

# მმართველობითი ანგარიში 2018



ერთად გამოწვევების წინაშე







# სარჩევნო

- 03 ძირითადი მაჩვენებლები
- 05 საქაერონავიგაციის პროფილი
- 07 კორპორაციული მართვა
- 09 გენერალური დირექტორის მიმართვა
- 12 საკაერო მოძრაობა
- 14 ინოვაცია და განვითარება
- 25 ხარჯების ეფექტიანობა
- 28 პერსონალი
- 34 დამსაქმებლის არასახელმწიფო საპენსიო სქემა
- 36 ფინანსური ანგარიშები



# ძირითადი მაჩვენებლები

საქართველოს მთავრობის განცხადებით	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017
<b>საქართველო მოქალაქეები</b>						
<b>ინტრუმენტალური ფრენების რაოდენობა</b>	<b>113,991</b>	<b>121,647</b>	<b>125,784</b>	<b>142,026</b>	<b>152,192</b>	<b>7.2%</b>
<b>მარშრუტი</b>	<b>113,991</b>	<b>121,647</b>	<b>125,784</b>	<b>142,026</b>	<b>152,192</b>	<b>7.2%</b>
ბაღსასხლელო	108,773	119,251	124,295	140,561	150,943	7.4%
ბათავისუფლებული	5,218	2,396	1,489	1,465	1,249	-14.7%
<b>ტერმინალი</b>	<b>24,448</b>	<b>25,961</b>	<b>29,269</b>	<b>39,349</b>	<b>46,928</b>	<b>19.3%</b>
ბაღსასხლელო	23,385	24,968	28,936	38,868	46,588	19.9%
ბათავისუფლებული	1,063	993	333	481	340	-29.3%
<b>ფრენა საათი</b>	<b>56,839</b>	<b>58,237</b>	<b>58,878</b>	<b>53,453</b>	<b>55,028</b>	<b>2.9%</b>
<b>მომსახურების ერთეული (მარშრუტი)</b>	<b>751,536</b>	<b>805,195</b>	<b>791,282</b>	<b>806,695</b>	<b>806,198</b>	<b>-0.1%</b>
მომსახურების ერთეული (ბაღსასხლელო)	724,142	795,908	784,010	801,106	801,383	0.0%
მომსახურების ერთეული (ბათავისუფლებული)	27,394	9,287	7,272	5,589	4,815	-13.8%
<b>მომსახურების ერთეული (ტერმინალი)</b>	<b>14,041</b>	<b>14,843</b>	<b>17,022</b>	<b>23,043</b>	<b>24,780</b>	<b>7.5%</b>
მომსახურების ერთეული (ბაღსასხლელო)	13,425	14,267	16,821	22,741	24,573	8.1%
მომსახურების ერთეული (ბათავისუფლებული)	617	576	202	302	206	-31.6%
<b>გაბრები</b>						
<b>ღასამგებულთა რაოდენობა</b>	<b>741</b>	<b>760</b>	<b>785</b>	<b>798</b>	<b>804</b>	<b>0.8%</b>
მათ შორის ავიაგემოვანებული	102	102	105	113	112	-0.9%
სხვა კერძონალი	639	658	680	685	692	1.0%
<b>კომპანიის წმინდა ღირებულება</b>						
<b>კომპანიის წმინდა ღირებულება წლის ბოლოს</b>	<b>102,644</b>	<b>116,261</b>	<b>126,855</b>	<b>141,803</b>	<b>159,239</b>	<b>12.3%</b>
არაფინანსური აქტივები წლის ბოლოს (NBV) <sup>1</sup>	77,759	82,207	112,500	122,007	136,375	11.8%
წმინდა ფინანსური აქტივები წლის ბოლოს	24,885	34,054	14,354	19,796	22,863	15.5%
<b>შემოსავალი</b>	<b>57,789</b>	<b>63,049</b>	<b>67,822</b>	<b>76,777</b>	<b>83,506</b>	<b>8.8%</b>
მარშრუტის სააერონაოსო მომსახურებიდან	41,700	45,317	47,431	49,573	51,283	3.4%
ტერმინალის სააერონაოსო მომსახურებიდან	15,316	16,366	19,273	25,583	30,069	17.5%
სხვა საქონლისა და მომსახურების გაყიდვები	30	29	33	38	34	-10.5%
სხვა შემოსავლები	743	1,337	1,085	1,584	2,120	33.8%
<b>ხარჯები</b>	<b>49,806</b>	<b>55,707</b>	<b>57,669</b>	<b>61,286</b>	<b>65,501</b>	<b>6.9%</b>
შრომის ანაზღაურება	20,492	22,841	24,291	29,332	32,409	10.5%
საქონლისა და მომსახურების გამოყენება	7,989	8,578	10,850	11,202	12,200	8.9%
ძირითადი კაპიტალის მოხმარება (ცვითა)	12,709	13,040	13,185	13,486	13,041	-3.3%
პროცენტები	672	132	129	126	119	-5.4%
სოციალური უზრუნველყოფა	1,028	321	1,597	1,441	1,832	27.2%
სხვა ხარჯები	6,915	10,795	7,616	5,699	5,900	3.5%
<b>წმინდა სოკეპრაციო საღლო</b>	<b>7,983</b>	<b>7,342</b>	<b>10,153</b>	<b>15,492</b>	<b>18,005</b>	<b>16.2%</b>
<b>არაფინანსური აქტივების შექენა</b>	<b>8,199</b>	<b>17,503</b>	<b>43,686</b>	<b>23,539</b>	<b>27,437</b>	<b>16.6%</b>
<b>წმინდა ღაკრედიტება / (სესხის აღება)</b>	<b>12,379</b>	<b>3,689</b>	<b>(19,555)</b>	<b>5,439</b>	<b>3,609</b>	<b>-33.6%</b>
<b>წმინდა არასოკეპრაციო საღლო</b>	<b>1,423</b>	<b>6,275</b>	<b>441</b>	<b>(543)</b>	<b>(570)</b>	<b>4.9%</b>
ვლოგიდან მიღებული მოგება/(ზარალი)	318	5,263	(380)	(1,025)	(542)	-47.2%
სხვა მოცულობითი ცვლილებები	1,105	1,012	821	482	(28)	-105.8%
<b>წმინდა ღირებულების მთლიანი ცვლილება</b>	<b>9,406</b>	<b>13,617</b>	<b>10,593</b>	<b>14,949</b>	<b>17,435</b>	<b>16.6%</b>

<sup>1</sup> გაუფასურების გათვალისწინებით

საქაპრონავიგაცია	2014	2015	2016	2017	2018	2018/2017
<b>ერთეულის განაკვეთები</b>						
მარშრუტის ერთეულის განაკვეთი (ლარი)	56.57	56.15	60.10	61.20	64.21	4.9%
ცვლილება (%)		-0.7%	7.0%	1.8%	4.9%	169.0%
მარშრუტის ერთეულის განაკვეთი (ევრო)	24.26	22.48	23.15	21.73	21.62	-0.5%
ცვლილება (%)		-7.4%	3.0%	-6.1%	-0.5%	-91.5%
საქაპრონავიგაციის კომპონენტი	97.3%	97.3%	97.5%	97.6%	97.7%	0.1%
სამოქალაქო ავიაციის კომპონენტი	2.7%	2.7%	2.5%	2.4%	2.3%	-4.2%
ტერმინალის ერთეულის განაკვეთი (ლარი)	1,074	1,074	1,074	1,074	1,074	0.0%
ტერმინალის ერთეულის განაკვეთი (ევრო)	460.63	429.96	413.70	381.34	361.54	-5.2%
საქაპრონავიგაციის კომპონენტი	97.4%	97.2%	97.4%	97.4%	97.6%	0.2%
სამოქალაქო ავიაციის კომპონენტი	2.6%	2.8%	2.6%	2.6%	2.4%	-6.2%
გაცვლითი კურსი (გეგმა)	2.2129	2.2400	2.6521	2.5722	2.9279	13.8%
გაცვლითი კურსი (შაქტი)	2.3316	2.4979	2.5961	2.8164	2.9706	5.5%
ცვლილება (%)		7.1%	3.9%	8.5%	5.5%	-35%
<b>ხარჯების ეფექტურობა</b>						
ინფლაციის დონე	3.1%	4.0%	2.1%	6.0%	2.6%	-56.4%
შემოსავალი (ათასი ლარი)	57,016	61,683	66,704	75,156	76,777	2.2%
მარშრუტის სააერონავიგაციო მომსახურებიდან	41,700	45,317	47,431	49,573	51,283	3.4%
ტერმინალის სააერონავიგაციო მომსახურებიდან	15,316	16,366	19,273	25,583	30,069	17.5%
ხარჯები (ათასი ლარი)	55,254	58,298	63,137	72,001	76,264	5.9%
პერსონალზე გავრცელებული ხარჯები	23,062	25,347	27,891	32,322	33,947	5.0%
საოპერაციო ხარჯები	9,158	10,387	11,955	14,666	16,798	14.5%
ძირითადი კაპიტალი მოხმარება (ცვლილება)	15,260	15,646	15,588	15,661	14,870	-5.1%
კაპიტალის ღირებულება	7,774	6,918	7,703	9,352	10,649	13.9%
არაფინანსური აქტივები წლის ბოლოს (NBV) <sup>1</sup> (ათასი ლარი)	97,985	99,707	127,477	133,486	145,186	8.8%
მთლიანი ფინანსური დანახარჯი 1 ფრენა საათზე (ევრო)		375	392	389	377	-3.1%
მთლიანი ეკონომიკური დანახარჯი 1 ფრენა საათზე <sup>1</sup> (ევრო)	-	375	392	389	377	-3.1%

<sup>1</sup> ისტორიული ღირებულებით

<sup>2</sup> 2018 წლის განმავლობაში საჰაერო ნაკადების მართვის კუთხით დაგვიანება არ დაფიქსირებულა



# საქაერონავიგაციის პროზილი



საქაერონავიგაცია სსიპ „სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტოს“ მიერ სახელმწიფოს 100 პროცენტური წილობრივი მონაწილეობით დაფუძნებული შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებაა, რომელიც საქართველოს საჰაერო სივრცეში და თბილისის, ბათუმის, ქუთაისის, მესტიის და ამბროლაურის აეროდრომებზე სააერონავიგაციო მომსახურებას უწევს საჰაერო სივრცის მომხმარებლებს.

საქაერონავიგაცია უკვე 25 წელია საქართველოში სააერონავიგაციო მომსახურების ერთადერთი სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს

მიერ სერთიფიცირებული მიმწოდებელია, რომელიც საკმაოდ წარმატებულად ახერხებს საჰაერო სივრცის მომხმარებელთა მოლოდინების დაკმაყოფილებას მზარდი საჰაერო მოძრაობის პირობებში.

საქაერონავიგაცია კომპლექსურ საჰაერო სივრცეში საჰაერო მოძრაობის მართვას თანამედროვე ტექნოლოგიებთან შესაბამისი სააერონავიგაციო საშუალებებით გამართული ინფრასტრუქტურითა და მაღალი კვალიფიკაციის მქონე კადრებით ახორციელებს.





## ისტორია

საქაერონავიგაციის, როგორც დამოუკიდებელი ორგანიზაციის ისტორია 1993 წლიდან იწყება. ზუსტად 25 წლის წინ თბილისის გაერთიანებული ავიარაზმისა და ელექტრო-რადიო-ტექნიკური უზრუნველყოფის ბაზის გაერთიანების შედეგად, შეიქმნა სახელმწიფო საწარმო საქაერონავიგაცია.

1999 წელს „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის საფუძველზე საქაერონავიგაცია გარდაიქმნა შერეული პასუხისმგებლობის საზოგადოებად. თვითდაფინანსების პრინციპზე გადასვლამ ორგანიზაციას სწრაფი განვითარების საშუალება მისცა

## მისია და მიზანი

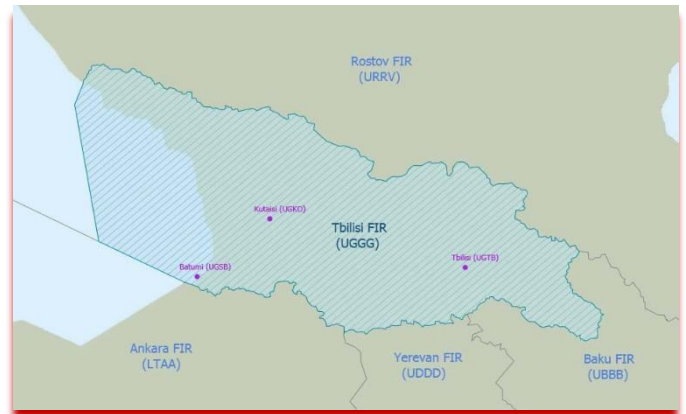
საქაერონავიგაციის მისიაა საქართველოს საჰაერო სივრცეში უსაფრთხო ფრენების უზრუნველყოფა მსოფლიო საჰაერო ტრანსპორტის დინამიური განვითარების პირობებში.

საქაერონავიგაციის მიზანია საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი უსაფრთხოების მართვის სისტემის დანერგვა და საჰაერო მოძრაობის ორგანიზების პროცესში საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების გამომწვევი რისკ-ფაქტორების შემცირება.

## გეოგრაფიული არეალი

საქაერონავიგაცია სააერონოსნო მომსახურებას ქვემოთ წარმოდგენილ გრაფიკზე ასახულ საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონში (თბილისის FIR) ახორციელებს.

თბილისის (საქართველოს) საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონი გარშემორტყმულია ოთხი ქვეყნის საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონით. როსტოვის (რუსეთის) საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონი, ბაქოს (აზერბაიჯანის) საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონი, ერევანის (სომხეთის) საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონი და ანკარის (თურქეთის) საფრენოსნო საინფორმაციო რაიონი.



## საქაერონავიგაციის მიერ კონტროლირებადი

საჰაერო სივრცე 89,300 კვადრატულ კილომეტრს შეადგენს



# კორპორაციული მართვა

კომპანიის კორპორაციული მართვის სისტემის ამოცანაა კომპანიის წესდების, კორპორაციული მართვის საერთაშორისო სტანდარტების მოთხოვნების და მსოფლიოში დამკვიდრებული საუკეთესო პრაქტიკის გამოყენებით უზრუნველყოს კომპანიის წინაშე დასმული ამოცანების დროული და ეფექტური შესრულება უსაფრთხო ფრენებისა და მაღალი ეკონომიკური ეფექტიანობის მიღწევის მიზნით.

## სამართლებრივი ფორმა

შპს „საქაერონავიგაცია“ მეწარმეთა შესახებ საქართველოს კანონის საფუძველზე სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით შექმნილი შეზღუდული პასუხისმგებლობის საზოგადოებაა.

## კომპანიის მმართველობითი ორგანოები



## პარტნიორთა კრება

კომპანიის მართვის უმაღლესი ორგანოა პარტნიორთა კრება. პარტნიორთა კრება გადაწყვეტილებებს იღებს „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონის შესაბამისად. პარტნიორთა კრების გადაწყვეტილებად ითვლება პარტნიორის - სსიპ „სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო“ წერილობითი გადაწყვეტილება, რომელიც კრების ოქმის ტოლფასია. სსიპ „სახელმწიფო ქონების ეროვნული სააგენტო“ სააგენტო შედის საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში, რომელიც სხვა ფუნქციებთან ერთად სახელმწიფოს წილობრივი მონაწილეობით შექმნილი საწარმოების მართვასთან დაკავშირებულ უფლებამოსილებას ახორციელებს.

## სამეთვალყურეო საბჭო

სამეთვალყურეო საბჭო შედგება 4 (ოთხი) წევრისგან და მის შემადგენლობას განსაზღვრავს პარტნიორთა კრება, საქართველოს მთავრობასთან შეთანხმებით და 2018 წელს წარმოდგენილი იყო ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს, ფინანსთა სამინისტროს, თავდაცვის სამინისტროს და შინაგან საქმეთა სამინისტროს მინისტრის მოადგილეებით.

## დირექტორატი

კომპანიას ჰყავს დირექტორატი, რომელიც შედგება გენერალური და აღმასრულებელი დირექტორისაგან. დირექტორების პასუხისმგებლობა განისაზღვრება კომპანიის წესდებით და საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად.



## რეგულაცია

სამოქალაქო ავიაციის საქმიანობის ზედამხედველობასა და რეგულირებას კანონით მინიჭებულ უფლებამოსილებათა ფარგლებში ახორციელებს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სისტემაში შემავალი საჯარო სამართლის იურიდიული პირი – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო.

## სერთიფიცირება

შპს „საქაერონავიგაცია“ საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის მირ სერთიფიცირებული ერთადერთი კომპანიაა საქართველოში, რომელიც ლიცენზირებული ავიამეთვალყურეებისა და ბრიფინგ და მეტეოოფიცრების მეშვეობით ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მართვის, სააერნაოსნო ინფორმაციისა და მეტეოროლოგიურ მომსახურებას.

## ზედამხედველობა

კომპანიის საქმიანობის ზედამხედველობას ახორციელებს სამეთვალყურეო საბჭო და პარტნიორთა კრება „მეწარმეთა შესახებ“ საქართველოს კანონისა და კომპანიის წესდებით განსაზღვრული უფლებამოსილების ფარგლებში.

## წლიური შედეგები

წლიური შედეგები აისახება კომპანიის ბალანსში და საბუღალტრო ანგარიშებში, რომელსაც გენერალური დირექტორი აუდირებული ფინანსური ანგარიშების ფორმით წარუდგენს სამეთვალყურეო საბჭოს და პარტნიორთა კრებას საფინანსო წლის შედეგების მიხედვით.

## ხარისხის მართვის სისტემა

2018 წელს შპს „საქაერონავიგაციამ“ ISO 9001:2015 საერთაშორისო სტანდარტის საფუძველზე შეიმუშავა და დანერგა ხარისხის მართვის სისტემა იმის დემონსტრირებისთვის, რომ მას შესწევს უნარი სტაბილურად უზრუნველყოს მომსახურება, რომელიც აკმაყოფილებს როგორც მომხმარებლის ისე შესაბამის მარეგულირებელ მოთხოვნებს, რომ იგი მიისწრაფვის მომხმარებლის კმაყოფილების გაუმჯობესებისაკენ სისტემის შედეგიანი გამოყენებით, მათ შორის მუდმივი გაუმჯობესებითა და შეუსაბამობების პრევენციით. ხარისხის მართვის სისტემა მოიცავს არა მხოლოდ საჰაერო მოძრაობის მართვის პროცესებს, არამედ სხვა პროცესებსაც, რომლებმაც შესაძლებელია ზემოქმედება იქონიონ ორგანიზაციის მიერ მიწოდებული მომსახურების ხარისხზე, როგორებიცაა კომუნიკაცია-ნავიგაცია-ლოკაცია, სააერნაოსნო მეტეოროლოგიური მომსახურება და სააერნაოსნო ინფორმაციის მომსახურება.

ორგანიზაციის ხარისხის მართვის სისტემის შემუშავებისა და დანერგვისას, ორგანიზაციის პერსონალმა გაიარა ფართომასშტაბიანი ISO 9001:2015 საერთაშორისო სტანდარტზე დაფუძნებული სწავლება, სასწავლო პროგრამა სერტიფიცირებული იყო „სერტიფიცირებული აუდიტორების საერთაშორისო რეესტრის“ (IRCA) მიერ. სწავლების წარმატებით დასრულებისას, შესაბამისი პერსონალი სერტიფიცირებულ იქნა საერთაშორისო სერტიფიკატებით, რომლებიც გაცემულ იქნა „BUREAU VERITAS“-ის მიერ, რომელიც მსოფლიოს ერთ-ერთი ლიდერი კომპანია, სერტიფიცირების სფეროში.



## გენერალური დირექტორის მიმართვა



ძვირფასო მეგობრებო,

მოხარული ვარ, რომ მაქვს შესაძლებლობა წარმოგიდგინოთ შპს „საქაერონავიგაციის“ 2018 წლის მმართველობითი ანგარიში.

შემიძლია თამამად განვაცხადო, რომ როგორც თავისი არსებობის მანძილზე, ასევე საანგარიშო პერიოდში კომპანიას საკმაოდ კარგი მიღწევები აქვს მიუხედავად იმისა, რომ იგი თავის საქმიანობას გამოწვევებით აღსავსე გარემოში ახორციელებს.

შპს „საქაერონავიგაციის“ წარმატება ასევე ქვეყნის წარმატებაა. ჩვენ ხანგრძლივი და ნაყოფიერი პარტნიორობა გვაკავშირებს მრავალ სართაშორისო ორგანიზაციასა და კომპანიასთან ინვესტიციების განხორციელების, სიახლეთა დანერგვის და უნარების გაზიარების სფეროში.

განსაკუთრებით მინდა ავლნიშნო ის, რაც ჩვენს კომპანიას ყველაზე წარმატებით გამოსდის: ეს არის გამოწვევების დანახვა და მათთან გამკლავება, შედეგების მიღწევა, ინოვაცია და მოდერნიზაცია. ამისათვის მადლობა მინდა გადავუხადო კომპანიის თითოეულ თანამშრომელს და ვუსურვო ჯანმრთელობა და პროფესიული წინსვლა თავიანთ საქმიანობაში.

განცალკევებულად უნდა შევჩერდე რამოდენიმე მნიშვნელოვან პროექტზე და მოკლედ შევეხო საანგარიშო პერიოდის განმავლობაში არსებულ მიღწევებს, რომლებიც განსაკუთრებულ ელფერს იძენს იმ ფონზე, რომ ისინი დაემთხვა კომპანიის ისტორიაში გამორჩეულ თარიღს - შპს „საქაერონავიგაციის“ 25 წლის იუბილეს.



2018 წელს დასრულდა ისეთი მნიშვნელოვანი პროექტი, როგორცაა თანამედროვე მოთხოვნების შესაბამისი საჰაერო მოძრაობის მართვის ახალი ავტომატიზებული სისტემის დანერგვა. ეს გახლავთ თანამედროვე ტექნოლოგიებზე დაფუძნებული საერთაშორისო მოთხოვნების თანმხვედრი სისტემა. მოცემული პროექტის ფარგლებში განიხილება აგრეთვე საჰაერო მოძრაობის მართვის შენობის რეკონსტრუქცია, სადაც განხორციელდა ახალი სისტემის განთავსება.

საჰაერო მოძრაობის მართვის მეთვალყურეთა ეფექტური გადამზადების კონტექსტში შეიძლება განვიხილოთ საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისი ახალი კომპიუტერული სიმულატორის შექმნა, რომელიც უალტერნატივოა რეგიონში და საშუალებას იძლევა განხორციელდეს რეალური სამუშაო სივრცის იმიტაცია.

ზემოთხსენებული ინვესტიციების პარალელურად ჩვენ მუდმივად ვამახვილებთ ყურადღებას პროექტების ხარისხზე. შპს "საქაერონავიგაცია" ორიენტირებულია მაღალტექნოლოგიური სისტემების დანერგვასა და კადრების გადამზადებაზე, რაც აისახება საერთაშორისო საავიაციო ორგანიზაციების დადებით შეფასებებზე და საქართველოს საჰაერო სივრცით დაინტერესებულ ავიაკომპანიების რიცხვზე.





„ერთიანი ევროპული ცის კონტექსტში (SES), კომპანიის წინაშე არსებული გამოწვევებიდან უმნიშვნელოვანესი როლი ენიჭება კომპანიის სტრატეგიული ხედვის ევროპის საჰაერო მოძრაობის მართვის გენერალურ გეგმასთან მიახლოებას. ევროპის ერთიანი ცის საჰაერო მოძრაობის მართვის კვლევის პროგრამა (SESAR), რომელიც ერთიანი ევროპული ცის ფარგლებში დასახული მიზნების მიღწევის ხელშემწყობ საშუალებად განიხილება, ევროპაში საავიაციო ინფრასტრუქტურის ციფრულ ტრანსფორმაციას ისახავს მიზნად. „ციფრული ევროპული ცისკენ“ სწრაფვა ისეთი ახალი ტექნოლოგიების დანერგვას ითვალისწინებს, რომელიც ავტომატიზაციის დონის ზრდას, მონაცემთა კიბერ-უსაფრთხო გარემოში მიმოცვლას და საჰაერო მოძრაობის მართვის პროცესში ჩართული მხარეების ურთიერთკავშირს განაპირობებს, რაც თავის მხრივ საჰაერო მოძრაობის უფრო დახვეწილი მომსახურებით უზრუნველყოფს საჰაერო სივრცისა და აეროდრომების მომხმარებლებს.“ - აღნიშნავს კომპანიის აღმასრულებელი დირექტორი, ბატონი გიორგი ედიშერაშვილი.

გამართული კონსულტაციების მეშვეობით ყოველ სამ-ოთხ წელიწადში ხდება ევროპის საჰაერო მოძრაობის მართვის გენერალური გეგმის განახლება, რომელშიც განისაზღვრება ახალი ტექნოლოგიების შემუშავების, მიწოდებისა და დანერგვის ძირითად მიმართულებები და ევროპის ავიაციის ინფრასტრუქტურის მოდერნიზაციისათვის აუცილებელი სტანდარტები.



ინსტრუმენტალური და ვიზუალური შრენების რაოდენობა

2018 წელს 2017 წელთან შედარებით **7.1%**-ით

გაიზარდა და ჯამში **155,282** შრენა შეაღბინა



# საკაპრო მოძრაობა

ერთ დღეში შესრულებული ფრენების რაოდენობის ახალი მაქსიმუმი 2018 წლის 29 ივლისს დაფიქსირდა და 536 ფრენა შეადგინა. 2017 წლის აგვისტოს თვეში დაფიქსირებული დღიური რეკორდული მაჩვენებელი, 548 ფრენა 2017 წლის 25 აგვისტოს დაფიქსირდა.

	2017			2018			2018/2017		
	IFR	VFR	IFR+VFR	IFR	VFR	IFR+VFR	IFR	VFR	IFR+VFR
ფრენების რაოდენობა	142,026	3,011	145,037	152,192	3,090	155,282	7.2%	2.6%	7.1%
მარშრუტი (გადაფრენა)	102,677	1,049	103,726	105,264	1,375	106,639	3%	31%	3%
ტერმინალი (აფრენა-დაფრენა)	39,349	1,962	41,311	46,928	1,715	48,643	19%	-13%	18%
თბილისი	32,144	831	32,975	37,802	603	38,405	18%	-27%	16%
ბათუმი	4,284	172	4,456	5,046	198	5,244	18%	15%	18%
კოპიტნარი	2,921	224	3,145	4,080	184	4,264	40%	-18%	36%
მესტია	-	524	524	0	524	524		0%	0%
ამბროლაური	-	211	211	0	206	206		-2%	-2%

## 2018 წელს ინსტრუმენტალური (IFR) და ვიზუალური (VFR) ფრენების ცვლილება 2017 წელთან შედარებით

2018 წელს საკაპრო მოძრაობის საშუალო დღიურმა მაჩვენებელმა 428 ფრენა შეადგინა, ხოლო ყველაზე დატვირთული ზაფხულის თვეებისათვის (ივნისი-აგვისტო) იგი 2017 წელს არსებულ 441 ფრენიდან 486 ფრენამდე გაიზარდა.

	2014	2015	2016	2017	2018	%
მარშრუტი/აფრენა-დაფრენა	317	340	351	400	428	6.9%
მარშრუტი (გადაფრენა)	245	264	267	284	292	2.8%
ტერმინალი (აფრენა-დაფრენა)	72	76	84	116	136	16.9%
თბილისი	57	63	67	90	105	16.7%
ბათუმი	9	8	10	15	16	13.3%
კოპიტნარი	6	5	7	9	12	29.8%
მესტია				2	2	
ამბროლაური				1	1	
ცვლილება (%)	6.4%	7.3%	3.2%	14.1%	6.9%	

## საშუალო ფრენის რიცხვი დღე-ღამეში მომსახურების სახეების, აეროპორტებისა და წლების მიხედვით



		2014	2015	2016	2017	2018
მარშრუტზე საჰაერო მოძრაობა	ფაქტობრივი ზრდა 2018/2017	5.2%	6.7%	3.4%	12.9%	7.1%
STATFOR 2018 წლის პროგნოზი (2018 წლის ოქტომბერი)	მაღალი	12.0%	9.4%	11.0%	7.5%	9.0%
	საშუალო	9.6%	7.3%	7.9%	4.9%	8.7%
	დაბალი	7.7%	5.1%	3.8%	2.5%	8.5%



მარშრუტზე საჰაერო მოძრაობის 2018 წლის ფაქტობრივი მონაცემის შედარება STATFOR-ის პროგნოზთან (2018 წლის ოქტომბერი)

	2018/2017		
	IFR	VFR	IFR+VFR
<b>ფაქტობრივი მონაცემები</b>			
<b>ტერმინალი (აფრენა-დაფრენა)</b>	<b>19.3%</b>	<b>-12.6%</b>	<b>17.7%</b>
თბილისი	18%	-27%	16%
ბათუმი	18%	15%	18%
კოპიტნარი	40%	-18%	36%
მესტია		0%	0%
ამბროლაური		-2%	-2%
<b>საპროგნოზო მონაცემები</b>			
<b>ტერმინალი (აფრენა-დაფრენა)</b>	<b>26.3%</b>	<b>26.0%</b>	<b>26.3%</b>
თბილისი	26%	28%	26%
ბათუმი	34%	-4%	32%
კოპიტნარი	18%	4%	17%
მესტია		19%	19%
ამბროლაური		87%	87%



ტერმინალზე საჰაერო მოძრაობის 2018 წლის ფაქტობრივი მონაცემის შედარება პროგნოზთან



# ინოვაცია და განვითარება

## საკაპრო მოძრაობის ორგანიზება

შპს „საქაერონავიგაციის“ სტრუქტურაში არსებული საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახური უზრუნველყოფს თბილისის საფრენოსნო რაიონში საჰაერო ნაკადების მართვას და გაწევს საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას (ATS) საჰაერო მოძრაობის ნაკადების უსაფრთხო, რეგულარული და ეფექტური მოძრაობის უზრუნველყოფის მიზნით.

**საჰაერო მოძრაობის მართვა (ATC)** არის სპეციალურად მომზადებული პერსონალის - ავიამეთვალყურეების მიერ გაწეული მომსახურება, რომლებიც კონტროლირებენ საჰაერო სივრცეში მართავენ საჰაერო ხომალდს ხმელეთსა და ჰაერში და არაკონტროლირებად საჰაერო სივრცეში მყოფ საჰაერო ხომალდებს აწვდიან საკონსულტაციო მომსახურებას.

საჰაერო მოძრაობის მართვის პროცესი შპს „საქაერონავიგაციაში“ რეგულირდება საქართველოს კანონმდებლობითა და რეგულაციებით: საქართველოს საჰაერო კოდექსი, ფრენის წესები, საჰაერო მოძრაობის მომსახურების წესი, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს რეგულაციებითა და მითითებებით, ასევე ICAO-ს II და XI დანართებით, Eurocontrol-ის სახელმძღვანელო მასალებითა და დოკუმენტებით.

შპს „საქაერონავიგაციის“ საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურის მიერ 2017-2019 წლებში დაგეგმილი და განხორციელებულია შემდეგი პროექტები:

**FRAG (Free Rout Airspace)** - საჰაერო მარშრუტებისგან თავისუფალი საჰაერო სივრცე საქართველოში არის საქართველოს საჰაერო სივრცეში ზუსტად განსაზღვრული მონაკვეთი, რომელშიც, საჰაერო სივრცის მომხმარებლებს შეუძლიათ ATC მარშრუტების გამოყენების გარეშე თავისუფლად დაგეგმონ წინასწარ განსაზღვრულ შესვლა/გასვლის წერტილებს შორის ფრენის მარშრუტი. საჰაერო მარშრუტებისგან თავისუფალი საჰაერო სივრცის გამოყენება ხელს უწყობს საჰაერო სივრცის სექტორების ეფექტურობისა და გამტარუნარიანობის ზრდას, ასევე გარემოს დაცვით პრობლემებთან ბრძოლას საწვავის გამოყენებისა და ემისიის შემცირების გზით. ამავდროულად, იგი გზას უკვალავს საჰაერო სივრცის დიზაინისა და საჰაერო მოძრაობის მართვის საოპერაციო კონცეფციის შემდგომ გაუმჯობესებას. საჰაერო მარშრუტებისგან თავისუფალი საჰაერო სივრცის გამოყენება სწორხაზოვანი ტრაექტორიების მეშვეობით საშუალებას იძლევა უფრო ზუსტად განხორციელდეს კონფლიქტური წერტილების იდენტიფიცირება.

**საჰაერო მოძრაობის მართვის ახალი სისტემა** - 2019 წლის 1 კვარტალში დასრულდა უმნიშვნელოვანესი პროცესი საჰაერო მოძრაობის მართვის ახალი სისტემის დანერგვა, რომელიც ზრდის უსაფრთხოების დონეს სტაბილურად მზარდი საჰაერო ნაკადების პირობებში. სისტემის უსაფრთხოების ქსელი შესაძლებელს ხდის პოტენციური კონფლიქტის წინასწარ და უფრო ზუსტად აღმოჩენას, რაც საჰაერო მოძრაობის კონტროლის უსაფრთხოების უმაღლეს დონეს ნიშნავს. ახალი სისტემის შესაძლებლობები გვაძლევს საქართველოს საჰაერო სივრცის უფრო მოქნილად და ეფექტურად გამოყენების საშუალებას.

**Mode S** - შექმნილია საჰაერო ხომალდიდან სიგნალების მიღებისა და შეჯახების ავტომატურად თავიდან აცილების მიზნით. სიგნალის მიღებისას Mode S-ს გადამცემი რადიოლოკაციის მეორად რადარის მეშვეობით გადაცემს ინფორმაციას საჰაერო ხომალდის შესახებ ავტომატიზებული მართვის სისტემას. Mode S - ის ერთ-ერთი მახასიათებელია საჰაერო ხომალდებს შორის არსებული უკუკავშირი, რაც ფრენების უსაფრთხოებას მნიშვნელოვნად ზრდის. შპს „საქაერონავიგაციაში“ პროექტი Mode S 2019 წლის აგვისტოში დასრულდა.

**FRASC** - პროექტი განხორციელების პროცესშია და დაინერგება 2019 წლის ბოლოს. აღნიშნული პროექტის ფარგლებში, საჰაერო მარშრუტებისგან თავისუფალი საჰაერო სივრცე გავრცელდება კავკასიის რეგიონში და დაფარავს საქართველოსა და სომხეთის საჰაერო სივრცეს რომელთაც საერთო შესვლა-გასვლის წერტილები გააჩნიათ.

### **ბამტარუნარიანობა**

2018 წელს საქაერონავიგაციის მიერ კონტროლირებადი ფრენების რაოდენობა 7.1 პროცენტით გაიზარდა და წინა წელს დაფიქსირებული 142,026 ფრენიდან 152,192 ფრენა შეადგინა.

ფრენების რაოდენობის ზრდის მიუხედავად თბილისის საფრენოსნო-საინფორმაციო რაიონში საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების პროცესით გამოწვეული ფრენების შეფერხებები არ დაფიქსირებულა, მაშინ როდესაც ევროპის საჰაერო მოძრაობის ქსელში 2018 წელს საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების პროცესით გამოწვეულმა ფრენების შეფერხებამ ჯამში 25.6 მილიონი წუთი შეადგინა, 2017 წელთან შედარებით 61% არის გაზრდილი, რაც მარშრუტზე შეფერხებების გაორმაგებით არის გამოწვეული.

სააერნოსნო მომსახურების უსაფრთხოების ევროპული ორგანიზაციის (Eurocontrol) მარშრუტის ქსელის განვითარების ჯგუფმა 2012 წლის ნოემბერში განახორციელა კვლევა თბილისის საფრენოსნო-საინფორმაციო რაიონში არსებული რაიონული ცენტრის ორი სექტორის გამტარუნარიანობის დადგენის მიზნით. აღნიშნული კვლევის ფარგლებში განხორციელებული ანალიზის შედეგად დადგინდა, რომ აღმოსავლეთ სექტორში ერთი მეთვალყურის მუშაობის პირობებში მისაღები გამტარუნარიანობა წარმოადგენს ერთ საათში 29 საჰაერო ხომალდს, ხოლო დასავლეთ სექტორში 34 საჰაერო ხომალდს. STATFOR-ის პროგნოზის (2017 წლის ოქტომბერი) მიხედვით 7.8 პროცენტით, ხოლო 2018 წელს ფაქტობრივი მონაცემების მიხედვით 7.1 პროცენტით გაზრდილი ფრენების რაოდენობის გათვალისწინებით და ზემოთ აღნიშნული კვლევის ფარგლებში ევროკონტროლის ექსპერტების მიერ გაწეული რეკომენდაციების საფუძველზე ზემოაღნიშნული საჰაერო მოძრაობის მართვის სისტემის შესაძლებლობებმა და ფუნქციებმა ორგანიზაციას მისცა შესაძლებლობა შეეცვალა რაიონული სამეთვალყურეო ცენტრის კონფიგურაცია ვერტიკალურ განზომილებაში ზედა და ქვედა სექტორებით, რათა გაეთანაბრებინა საჰაერო მოძრაობაზე არსებული მოთხოვნა და არსებული გამტარუნარიანობა თბილისის საფრენოსნო ინფორმაციის რაიონში. პროექტი დასრულდა 2019 წლის მაისში. აღნიშნული პროექტის განხორციელების შედეგად აღმოსავლეთ და დასავლეთ სექტორებში არსებული გამტარუნარიანობა ერთ საათში, შესაბამისად, 64 და 72 საჰაერო ხომალდამდე გაიზარდა.

## ფრენების უსაფრთხოება

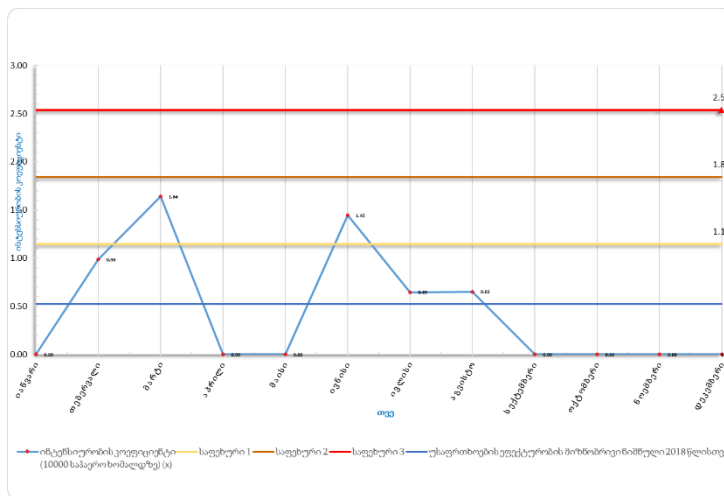
საქართველოში „ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემის ზოგადი წესი“ დამტკიცებულია სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2014 წლის 29 დეკემბრის 206 ბრძანებით. აღნიშნული წესის, ჩიკაგოს კონვენციის მე-19 დანართისა და სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის (ICAO) დოკუმენტის (Doc-9859) საფუძველზე შპს „საქაერონავიგაციაში“ 2017 წლის აპრილის თვიდან ამოქმედდა ახალი ფრენების უსაფრთხოების სახელმძღვანელო.

შპს „საქაერონავიგაციაში“ 2018 წ. განსაზღვრულია სამი უსაფრთხოების ეფექტურობის მაჩვენებელი, კერძოდ:

- დადგენილი (რაც ითვალისწინებს ჰორიზონტალურად 10 საზღვაო მილი და ვერტიკალურად 1000 ფუტი) ინტერვალის დარღვევა;
- სავალდებულო შეტყობინების სისტემით გამოვლენილი საავიაციო მოვლენების ანალიზი;
- ფრენების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალის მიერ გამოგზავნილი საავიაციო მოვლენასთან დაკავშირებული სავალდებულო შეტყობინება ტექნიკური აღჭურვილობის მტყუნების შესახებ.

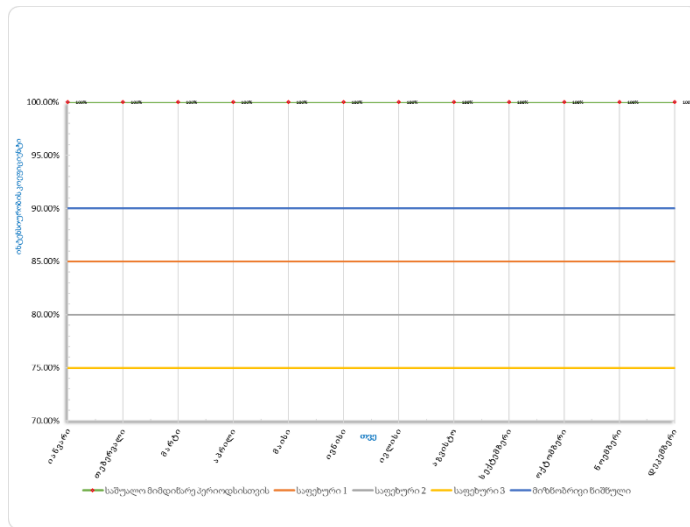
2018 წლის მონაცემების გაანალიზების საფუძველზე დადგინდა, რომ:

უსაფრთხოების ეფექტურობის მაჩვენებლის - „დადგენილი ინტერვალის დარღვევა“ - მიზნობრივი ნიშნული მიღწეულია, რის საფუძველზეც ფრენების უსაფრთხოების საბჭოზე გადაწყდა არსებული მაჩვენებლის გაუმჯობესება და 2019 წლისთვის დადგინდა ახალი მაჩვენებელი (0,45) (იხილეთ სურათი 1).



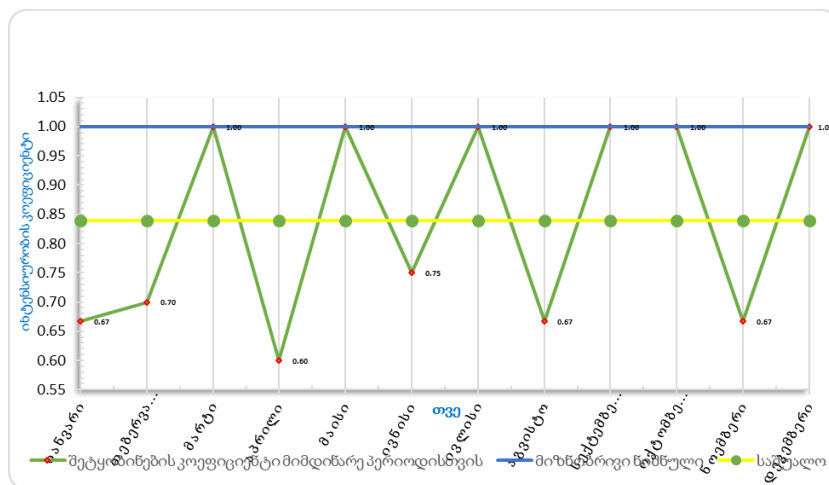
სურათი 1. დადგენილი ინტერვალის დარღვევა

უსაფრთხოების ეფექტურობის მაჩვენებლის „სავალდებულო შეტყობინების სისტემით გამოვლენილი საავიაციო მოვლენების ანალიზი“ მიზნობრივი ნიშნული მიღწეულია, რის საფუძველზეც ფრენების უსაფრთხოების საბჭოზე გადაწყდა არსებული მაჩვენებლის გაუმჯობესება და 2019 წლისთვის დადგინდა ახალი მაჩვენებელი (100%) (იხილეთ სურათი 2).



სურათი 2. საავიაციო მოვლენების ანალიზი

უსაფრთხოების ეფექტურობის მაჩვენებლის ”ფრენების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პერსონალის მიერ გამოგზავნილი საავიაციო მოვლენასთან დაკავშირებული სავალდებულო შეტყობინება ტექნიკური აღჭურვილობის მტყუნების შესახებ“ მიზნობრივი ნიშნული ვერ იქნა მიღწეული, შესაბამისად ფრენების უსაფრთხოების საბჭოზე გადაწყდა 2019 წლისთვის არსებული მიზნობრივი ნიშნულის შენარჩუნება და მისი მიღწევა დამატებითი ჯმედებების შესრულებით, კერძოდ ფრენების უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ პერსონალს ჩაუტარდეს შესაბამისი სწავლებები (იხილეთ სურათი 3).



სურათი 3. შეტყობინება ტექნიკური აღჭურვილობის მტყუნების შესახებ

შპს „საქაერონავიგაციაში“ ფრენების უსაფრთხოების მართვის სისტემის ფარგლებში დანერგილი სავალდებულო საავიაციო მოვლენების შეტყობინების კონცეფციის მიხედვით, ფრენების უსაფრთხოების განყოფილებაში 2018 წლის განმავლობაში შემოვიდა 221 შეტყობინება დაფიქსირებულ 210 საავიაციო მოვლენაზე. დაფიქსირებული 210 საავიაციო მოვლენის საფუძველზე ფრენის უსაფრთხოებისა და ხარისხის მართვის სამსახურმა გაანალიზა თითოეული შეტყობინება ევროკონტროლის პროგრამული უზრუნველყოფის (E-TOKAI) მეშვეობით და განხორციელდა საავიაციო მოვლენისთვის შესაბამისი რისკის ინდექსის მინიჭება.

შემოსული შეტყობინებების საფუძველზე ჩატარდა 10 მოკვლევა. განისაზღვრა შესაბამისი რეკომენდაციები, რომელთა შესრულების გადამოწმება განხორციელდა ფრენების უსაფრთხოების სახელმძღვანელოში გაწერილი პროცედურის მიხედვით. ასევე ჩატარდა 1 უსაფრთხოების კვლევა, რომლის საფუძველზე საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურს მიეცა 2 რეკომენდაცია, რომელზეც საჰაერო მოძრაობის მართვის სამსახურმა შეიმუშავა შესაბამისი თეორიული და პრაქტიკული სწავლების კურსი და ჩატარდა შესაბამისი სწავლებები.

2018 წლის საანგარიშო პერიოდში სამსახურის მიერ განხორციელდა 13 პროექტის უსაფრთხოების შეფასება, რომელთა საფუძველზე შემუშავებული იქნა 241 უსაფრთხოების მოთხოვნა და გადამოწმდა მათი შესრულება, რის შემდეგ ცამეტივე პროექტი წარმატებით დაინერგა.

წლის მანძილზე განხორციელდა უსაფრთხოების საბჭოს ორი შეკრება, რომლებზეც გაანალიზებული იქნა წლის შედეგები, განხილული იქნა დაგეგმილი ცვლილებები ფუნქციონალურ სისტემაში და განისაზღვრა ახალი მიზნობრივი ნიშნულები 2019 წლისთვის.

## **რადიონავიგაცია**

რადიონავიგაციის სამსახური წარმოადგენს შპს „საქაერონავიგაციის“ ტექნიკური კომპლექსის სტრუქტურულ ერთეულს, რომელიც ახორციელებს საჰაერო მოძრაობის მართვის უწყვეტ მომსახურებას რადიოსანავიგაციო სისტემების მეშვეობით, ხელს უწყობს და ეხმარება საჰაერო ხომალდებს საჰაერო სივრცეში მოძრაობასა და ასაფრენ-დასაფრენ ბილიკზე უსაფრთხო დაშვებაში, მონაწილეობას იღებს სააერონავიგაციო სისტემების მოდერნიზაციასა და ახალი ტექნოლოგიების დანერგვაში.

რადიონავიგაციის სამსახური თავის საქმიანობაში ხელმძღვანელობს შემდეგი ძირითადი დოკუმენტებით: ICAO-ს ANEX 10, ტომი I - რადიოსანავიგაციო მოწყობილობები, აგრეთვე სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს ბრძანება 47, საქართველოს საჰაერო კოდექსი, საქაერონავიგაციის შინაგანაწესი და სხვა მარეგლამენტირებელი დოკუმენტები.

რადიონავიგაციის სამსახურის ტექნიკური პერსონალი უზრუნველყოფს რადიონავიგაციის ყველა ობიექტის უწყვეტ და საიმედო მუშაობას, ახორციელებს დაშორებული ობიექტების დისტანციურ კონტროლსა და მართვას, ასევე, ატარებს აპარატურის ოპერატიულ კონტროლს, ტექნიკურ მომსახურებას და რემონტს, რადიონავიგაციის სამსახურის ოცამდე ობიექტსა და წერტილში საქართველოს სხვადასხვა რეგიონსა და ქალაქებში, როგორებიცაა თბილისი, ქუთაისი, ბათუმი, ფოთი, გუდაური, ბაკურიანი, წნორი, ალი და მუხრანი.



მიმდინარე პერიოდში რადიონავიგაციის სამსახურის ფუნქციონირების გაუმჯობესების მიზნით, განხორციელდა რამდენიმე მნიშვნელოვანი პროექტი, კერძოდ:

თბილისის აეროპორტში არსებული მანძილსაზომი მოწყობილობა SELEX DME 1118 ჩანაცვლდა ახალი მოდიფიკაციის ანალოგით - SELEX DME 1118A.

ბათუმის აეროპორტის სამეთვალყურეო კომპურაში დამონტაჟდა მანძილსაზომი მოწყობილობის (DME) და მიუმართავი რადიომუქურის (NDB) ვიზუალური მონიტორინგის ბლოკები ავია-მეთვალყურეებისთვის.

„საქაერონავიგაციის“ შენობაში განხორციელდა სახელსაწყო დაფრენის სისტემის სერვერის ახალ სასერვეროში გადატანა, ასევე, ახალი სასერვეროდან მოწყობილობის რადიონავიგაციის სამსახურის მორიგე ინჟინრის ახალი სამუშაო ადგილი.

LOM-13R ობიექტზე დამონტაჟდა გარე ობიექტების (DME/DME ნავიგაცია) დისტანციური მართვისა და მონიტორინგისთვის საჭირო პროგრამა და მოდულები.

LOM-31L და MM-31L ობიექტებზე არსებული სარეზერვო დიზელ-გენერატორები ჩანაცვლდა WILSON-ის ფირმის უფრო მძლავრი გენერატორებით.

ქუთაისის საერთაშორისო აეროპორტში მიმდინარეობს DVOR-ის დამცავი სახურავების ახლით ჩანაცვლება, რომელიც მნიშვნელოვნად გააუმჯობესებს მისი ფუნქციონირების ხარისხს.

თბილისის საერთაშორისო აეროპორტში დაიწყო ორივე კურსით არსებული სახელსაწყო დაფრენის სისტემის ILS 2100-ის ახალი მოდელით ჩანაცვლება, აღნიშნული პროექტი გრძელდება ორი წლის განმავლობაში და დასრულდება მომავალ წელს, ამჟამად მიმდინარეობს ჩანაცვლებითი სამონტაჟო სამუშაოები 13R-კურსზე, რომელიც დასრულდება სექტემბრის ბოლოს შემოფრენის პროცესის დაწყებამდე.

## **რადიოლოკაცია**

**თანამგზავრის მეშვეობით საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის დადგენის სისტემა**

ADS-B სისტემა მნიშვნელოვნად აუმჯობესებს ფრენების უსაფრთხოების დონეს. კერძოდ, სისტემის და საჰაერო ხომალდზე განთავსებული სპეციალური მიმღებ-გადამცემი მოწყობილობის საშუალებით, თანამგზავრიდან მიღებული ინფორმაციის საფუძველზე, ხდება საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის განსაზღვრა და სამუშაო ადგილებზე ავია-მეთვალყურეების შესაბამისი ინფორმაციით უზრუნველყოფა. ამ თანამედროვე სისტემისგან მიღებული დაზუსტებული მონაცემების საშუალებით, საჰაერო მოძრაობის კონტროლი – თვითმფრინავების პოზიციონირება და სეპარაცია – ხდება უფრო სწრაფად და ეფექტურად. ADS-B საშუალებას იძლევა მარტივად მოხდეს საჰაერო სივრცეში საჰაერო ხომალდებს შორის შექმნილი კონფლიქტის იდენტიფიცირება და თავიდან აცილება.

საქართველოს ტერიტორიაზე მოცემული ტექნოლოგიის დანერგვის შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული იქნა 2013 წელს და პროექტის განხორციელება დაიგეგმა ორ ფაზად. პირველი ფაზა დასრულდა 2013-2014 წლებში. კერძოდ, ქალაქ ფოთში, ბათუმსა და ქუთაისში დაინერგა ესპანური წარმოშობის კომპანია Indra-ს მიერ წარმოებული ADS-B-ს სისტემა.

2018 წელს დასრულდა პროექტის მეორე ფაზა და მოცემული ტექნოლოგია დაინერგა ბაკურიანის, გუდაურის, წნორის და გარდაბნის რაიონში არსებულ ობიექტებზე. ამჯერად შესყიდულია ჩეხური წარმოშობის კომპანიის ERA-ს მიერ წარმოებული ოთხი ADS-B-ს სისტემა, რამაც თავისთავად განავითარა ADS-B სისტემა მთელ საქართველოში. ამჟამად შვიდივე ADS-B სადგური უზრუნველყოფს საქართველოს საჰაერო სივრცის გადაფარვას და აღიარებულია სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ.

ამ პროექტის ფარგლებში აგრეთვე შეძენილია და დანერგილია რეზერვირებადი ორი მულტი-სენსორული ტრეკერი (MST) ქალაქ თბილისსა და ქუთაისში, რომელიც აერთიანებს საქართველოში არსებული ყველა რადიოლოკაციური საშუალების მეშვეობით მიღებულ ინფორმაციას და საშუალებას იძლევა ევროკონტროლის სტანდარტული პროტოკოლის ფორმით გაერთიანებული ინფორმაცია გადაეცეს დაინტერესებულ მომხმარებელს. აღნიშნული პროექტის ფარგლებში, შემდგომ ეტაპზე დაგეგმილია საქართველოში გაერთიანებული რადიოლოკაციური ინფორმაციის ქსელის შექმნა.

### **რადარული ინფორმაციის ანალიზის სისტემა - RDAS (Radar Data Analysis System).**

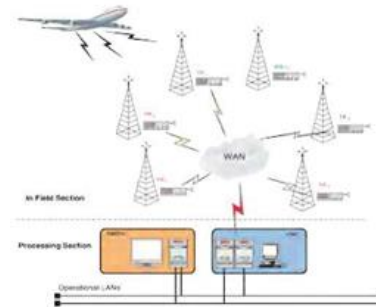
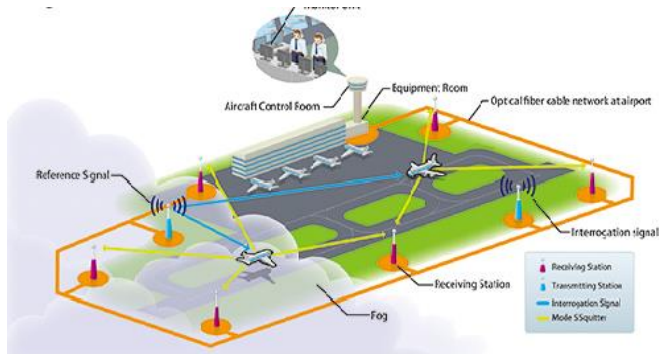
2018 წელს შესყიდული იქნა და დანერგილი რადარული ინფორმაციის ანალიზის სისტემა, რომელიც განთავსებულია ხუთ პოზიციაზე. სამი პოზიცია ქალაქ თბილისში და თითო-თითო პოზიცია ქალაქ სენაკსა და ფოთში. ამ სისტემის მეშვეობით on-line რეჟიმში ხორციელდება ყველა რადარიდან მიღებული ინფორმაციის მონიტორინგი და ანალიზი, რაც გვამლევს საშუალებას, დროულად აღმოვაჩინოთ რადარის მონაცემების გაუარესება და მტყუნება/გაუმართაობის თავიდან აცილების მიზნით ოპერატიულად მივიღოთ შესაბამისი ზომები. აგრეთვე აღნიშნული სისტემა გამოიყენება გეგმიური საფრენოსნო შემოწმების დროს, რადიოლოკაციური სადგურების მუშაობის ხარისხის შემოწმების მიზნით.

### **სარადიოლოკაციო სისტემის მოდერნიზაცია.**

საქართველოს საჰაერო სივრცის სრული გადაფარვისა და ფრენების უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით, საჰაერო მოძრაობის მოსალოდნელი მატების, საჰაერო ხომალდებს შორის ინტერვალის ათიდან ხუთ მილამდე შემცირების და საქართველოს და სომხეთის საჰაერო სივრცეში თავისუფალი საჰაერო მარშრუტების მოსალოდნელი დანერგვის პირობებში, მოცემული პროექტის განხორციელება მიზნად ისახავს, საქართველოს ტერიტორიაზე სარადიოლოკაციო სისტემის მოდერნიზაციას. კერძოდ, 2019-2020 წლებში მოცემული პროექტის ფარგლებში დაგეგმილია აღნიშნული აქტივობის პირველი ფაზის დასრულება, რომელიც თბილისის აეროპორტში არსებული სარადიოლოკაციო სისტემის განახლება-მოდერნიზაციას ითვალისწინებს. ხოლო მეორე ფაზის მოსამზადებელი სამუშაოები, ისეთი როგორც არის: ტექნიკური დავალების მომზადება, ფასთა მოძიება და ტენდერის გამოცხადება ქუთაისის და ბაკურიანის სარადიოლოკაციო სისტემის დანერგვის მიზნით, განხორციელდება 2019 წლის განმავლობაში. უშუალოდ პროექტის სხვადასხვა ეტაპის განხორციელება სავარაუდოდ 2020 წელს დაიწყება და 2021 წლის დეკემბერში დასრულდება.

## მულტილატერალური სისტემა

მარშრუტებზე და სააეროდრომო ზონებში რადიოლოკაციური გადაფარვის გაუმჯობესებისა და შესაბამისად ფრენების უსაფრთხოების ამაღლების მიზნით 2019-2020 დაგეგმილია მოსამზადებელი სამუშაოების განხორციელება მულტილატერალური დაკვირვების სისტემის დანერგვის თავლსაზრისით, რომლის იმპლემენტაციაც სავარაუდოდ მომავალი ხუთი წლის განმავლობაში განხორციელდება.



აღნიშნული პროექტის განხორციელება მნიშვნელოვანია საჰაერო ნაკადების მოსალოდნელი მატების პირობებში და შეიძლება A-SMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System) სისტემის დანერგვის პირველ ფაზად იქნას განხილული.

### გადაფარვის ანალიზის და მოდელირების სისტემა.

რადიოლოკაციის სამსახურში ახალი, თანამედრვე ტექნოლოგიების დანერგვასთან და საქართველოს საჰაერო სივრცის სტრუქტურაში დაგეგმილი ცვლილებების გამო, მიზანშეწონილია შესყიდულ იყოს სპეციალიზებული პროგრამული უზრუნველყოფა რომლის საშუალებითაც შევძლებთ წინასწარ დავგეგმოთ და განვსაზღვროთ ტექნიკური საშუალებების (COM, NAV, SUR) განლაგების წინასწარი მოდელირება, შემდგომში ოპტიმალური გადაფარვების აღმოსაჩენად.

## ქიზნა-შველა

საქართველოს საჰაერო კოდექსის 103-ე მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, 2014 წლის 29 დეკემბრის მთავრობის N734 დადგენილებით დამტკიცებული საავიაციო ქიზნა-შველის რეაგირების გეგმის საფუძველზე, 2015 წლის მარტიდან, შპს „საქაერონავიგაციის“ სტრუქტურას დაემატა საავიაციო ქიზნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი, რომელიც ფუნქციონირებს 24 საათიანი სამუშაო რეჟიმით.

საავიაციო ქიზნა-შველის საკოორდინაციო ცენტრი (ARCC) საქართველოში არსებული საავიაციო ქიზნა-შველის რეაგირების გეგმით განსაზღვრული სისტემის ერთ-ერთი მთავარი შემადგენელი ნაწილია, რომელიც პასუხისმგებელია როგორც ქიზნა-შველის ოპერაციების კოორდინირებაზე, ასევე ქიზნა-შველის რაიონის საზღვრებში შესაბამისი უწყების მიერ სამუშაოების ეფექტურად ჩატარების ხელშეწყობასა და საჭიროების შემთხვევაში, ორგანიზებაზე.

საკოორდინაციო ცენტრი მასზე დაკისრებული ფუნქციების განხორციელების პროცესში ხელმძღვანელობს შემდეგი დოკუმენტაციით:

- საერთაშორისო სააერნაოსნო და საზღვაო ძებნა-შველის სახელმძღვანელო (IAMSAR),
- „სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის დანართები: 6, 9, 10, 11, 12, 13, 16,
- საქართველოს ჰაერსაანაოსნო ინფორმაციის, საგანგებო სიტუაციების საერთაშორისო კოდებისა და სიგნალების კრებულებით, ასევე სხვადასხვა მასშტაბის რუკებით, სქემებით, შესაბამისი შიდასახელმწიფოებრივი სამართლებრივი აქტებითა და სხვა საჭირო დოკუმენტაციით.

საკოორდინაციო ცენტრი დაკომპლექტდა აუცილებელი კვალიფიკაციისა და გამოცდილების მქონე კადრებით. შემუშავდა სამსახურის დებულება, თანამშრომლების თანამდებობრივი ინსტრუქციები, ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირების სახელმძღვანელო. ასევე, უნდა აღინიშნოს საკოორდინაციო ცენტრის თანამშრომელთა კვალიფიკაციის ამაღლების სასწავლო გეგმა, რომლის მიხედვითაც 2018 წლის აპრილში განხორციელდა საკოორდინაციო ცენტრის თანამშრომელთა ტრენინგი კიევის ნაციონალურ საავიაციო უნივერსიტეტში.

შეიქმნა საქართველოში რეგისტრირებული ყველა საჰაერო ხომალდის მესაკუთრეთა და იმ ავიაკომპანიების წარმომადგენლების მონაცემთა ბაზა, რომლებიც ექსპლუატაციას უწყვენ საჰაერო ხომალდებს და/ან ასრულებენ ფრენებს საქართველოს ტერიტორიაზე.

2018 წელს განხორციელებული აქტივობებიდან აღსაღნიშნია სასწავლო ძებნა-შველის ოპერაციის ჩატარება ჯავახეთში, კერძოდ დმანისის რაიონში.

2018 წლის აპრილში გაფორმდა ურთიერთთანამშრომლობის შეთანხმება სასომხეთთან. ამავე მიზნით კონსულტაციები მიმდინარეობს თურქეთთან, აზერბაიჯანსა და რუსეთის ფედერაციასთან. საავიაციო ინციდენტების შემთხვევაში, სამაშველო სამუშაოების წარმოების დროს ურთიერთქმედების, კოორდინაციისა და თანამშრომლობის დამყარების მიზნით შეთანხმებები ასევე გაფორმდა ავიაკომპანიებთან.

2019 წლის 16 ივლისს, საქართველოს მთავრობის №336 დადგენილებით დამტკიცებული ძებნა-შველის რეაგირების განახლებული გეგმის საფუძველზე მიმდინარეობს სამუშაოები როგორც საკოორდინაციო ცენტრის შესაბამისი პროგრამული, ტექნიკური, ძირითადი და სარეზერვო კავშირგაბმულობის საშუალებებით უზრუნველყოფის მიზნით, ასევე საზღვაო სამაშველო საკოორდინაციო ცენტრთან (MRCC) COSPAS-SARSAT-ის შეტყობინების მისაღებად უწყვეტი და ხარისხიანი კავშირის დასამყარებლად. საერთაშორისო და საქართველოს კანონმდებლობის მოთხოვნებთან შესაბამისობის უზრუნველყოფის მიზნით მიმდინარეობს სამუშაოები ძებნა-შველის ოპერაციების კოორდინირების სახელმძღვანელოს განახლებაზე.

## **სააერნაოსნო ინფორმაცია**

საქართველოს საჰაერო კოდექსის მიხედვით სააერნაოსნო მონაცემები მოიცავს ინფორმაციას საქართველოს საჰაერო სივრცისა და ღია ზღვის თავზე არსებული საჰაერო სივრცის შესახებ, სადაც საჰაერო მოძრაობის მომსახურებას საქართველო უზრუნველყოფს.

შპს „საქაერონავიგაციის“ სტრუქტურაში არსებული სააერნაოსნო ინფორმაციის სამსახური, რომელიც დაკომპლექტებულია მაღალი კვალიფიკაციის მქონე 37 თანამშრომლით, სააერნაოსნო მონაცემებისა და სააერნაოსნო ინფორმაციის მიმწოდებლებისგან იღებს სააერნაოსნო მონაცემებსა და სააერნაოსნო ინფორმაციას, ახარისხებს, აერთიანებს მათ, ახდენს მათ რედაქტირებას (შინაარსის შეუცვლელად), ინახავს და დადგენილი ფორმატით აქვეყნებს და ავრცელებს მათ. ამასთან სამსახური ქმნის ფრენების

პროცედურების დიზაინს, აწარმოებს და ავრცელებს სააერნოსნო რუკებს, გამოსცემს ნოტამებს, ადმინისტრირებას უწევს ფრენის გეგმებსა და მათთან დაკავშირებულ შეტყობინებებს და უზრუნველყოფს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟს წინა საფრენოსნო ბიულეტენებით.

სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახური თავის საქმიანობაში ხელმძღვანელობს სხვადასხვა საერთაშორისო, ჩიკაგოს კონვენციის 4,11,15 დანართები, იკავს სახელმძღვანელოები Doc 10066, Doc 8126, Doc 4444, ევროკონტორლოის სხვადასხვა სახელმძღვანელოები და ადგილობრივი ნორმებით (მთავრობის №471 დადგენილება, სააგენტოს დირექტორის ბრძანებები (№3, №22, №24))

### სააერნოსნო ინფორმაციის მომსახურებიდან AIS სააერნოსნო ინფორმაციის მართვაზე AIM გადასვლა

სააერნოსნო ინფორმაციის მართვისკენ გადადგმულ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ნაბიჯს სრული სააერნოსნო მონაცემების/ინფორმაციის ცენტრალურ მონაცემთა ბაზაში შენახვა წარმოადგენს.



2018 წელს სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურმა დაიწყო ცენტრალურ მონაცემთა ბაზაში მონაცემების შეყვანის პროცესი. დღესდღეობით, სრული სააერნოსნო მონაცემი ცენტრალურ მონაცემთა ბაზაშია შენახული. სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურმა დაამყარა კავშირი მონაცემთა ბაზაში შეყვანილ ინფორმაციასა და გარკვეულ სააერნოსნო ინფორმაციის პუბლიკაციის ნაწილებს შორის. ამჟამად, შემდეგი სექციები: GEN 2.4, ENR 2, ENR 3, ENR 4, ENR 5, AD 2 გენერირდება ადგილობრივი მონაცემთა ბაზიდან, რამაც ინფორმაციის ორჯერ: მონაცემთა ბაზაში და სააერნოსნო ინფორმაციის პუბლიკაციის ფაილში შეყვანის საჭირობა აღმოფხვრა.

ცენტრალურმა სააერნოსნო მონაცემთა ბაზამ, ICAO-ს სააერნოსნო ინფორმაციის მომსახურებიდან სააერნოსნო ინფორმაციის მართვაზე გადასვლის გეგმის მიხედვით, უზრუნველყო ინტეგრირებული eAIP-ის შესრულებისთვის საჭირო გარემო და უზრუნველყო ICAO-სა და Eurocontrol-ის სტანდარტებსა და რეკომენდაციებთან შესაბამისობა. აღნიშნული ბაზის შექმნა წინ გადადგმული ნაბიჯია ევროპის რეგულაციის (ADQIR-EN73/2010) შესაბამისობისთვის, რომელიც ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის პროექტისთვის სააერნოსნო მონაცემებისა და სააერნოსნო ინფორმაციის ხარისხს (ADQIR) არეგულირებს. სამსახურმა შექმნა სააერნოსნო მონაცემების მიმოცვლის შესაძლებლობა AIXM 5.1 ფორმატში და გააჩინა კავშირის ფუნქციონალური თავსებადობა სტანდარტულ ინტერფეისებს შორის (მაგ. EAD).

აღნიშნული პროექტის განხორციელებისას სააერნოსნო მონაცემებისა და ინფორმაციის შევსებისა და შენახვის დიგიტალიზაცია ხელს შეუწყობს სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურის ეფექტურ მუშაობას და შესაბამისად შპს „საქაერონავიგაციის“ ერთიანი ევროპული ცის პროექტის ფარგლებში არსებული მოთხოვნების შესრულებას.



## ხარისხის მართვის სისტემა (QMS)

ხარისხის მართვის სისტემა (QMS) დანერგილი და შენარჩუნებულია სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურის მიერ საერთაშორისო სტანდარტის ISO 9001:2015 მოთხოვნების შესაბამისად.

სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურის შესაბამისობა ISO 9001:2015-თან ევროპის ერთიანი საჰაერო სივრცის მოთხოვნებთან შესაბამისობის წინაპირობაა და შესაბამისად კომპანიისათვის მნიშვნელოვანი პრიორიტეტია. ISO 9001:2015 სერტიფიკატი ხარისხის ნიშანია და Acceptable Means of Compliance (AMC) ის ფუნქციას შეასრულებს, რომელიც დააკმაყოფილებს ევროკომისიის სააერნოსნო მომსახურების გამწევი საწარმოების მიმართ ახალ მოთხოვნებს 2017/373, რომელიც 2020 წლის იანვრიდან ამოქმედდება.

პირველი ISO 9001:2008- ს მოთხოვნებთან შესაბამისობის სერტიფიკატი Bureau Veritas-ის მიერ 2013 წელს გაიცა. სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურმა განაგრძო ხარისხის მართვის სისტემის (QMS) გაუმჯობესება და 2016 წელს დაიწყო ISO 9001:2015 -ის დანერგვა. გარდამავალი პერიოდის დასრულებისას, აუდიტის შედეგად დადგინდა სრული შესაბამისობა ISO 9001:2015-ის მოთხოვნებთან და 2017 წელს ხელახლა გაიცა სერტიფიკატი .

2019 წლის მნიშვნელოვანი მიღწევა Bureau Veritas-ის მიერ ISO 9001:2015 სტანდარტის შესაბამისად სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურის ხელახალი სერტიფიცირება გახდა. შპს „საქაერონავიგაციის“ სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურმა აჩვენა, რომ ხარისხის მართვის მოთხოვნები დანერგილია ყველა პროცესისთვის: როგორც პერსონალისა და გადამზადების, ასევე სერვისისა და ინფრასტრუქტურის კუთხით.

სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურის მიერ რეგულარულად ჩატარებული შიდა აუდიტის შედეგად, სააერნოსნო ინფორმაციის სამსახურს შეუძლია დროულად აღმოაჩინოს სისტემის ხარვეზები, დაადგინოს შესაძლო რისკები და გადადგას საჭირო ნაბიჯები მაკორექტირებელი ქმედებების განხორციელებისა და რისკების შერბილების მიზნით. 2018 წელს პერიოდულად ჩატარებულმა აუდიტმა დაადასტურა ჩვენი სისტემის საიმედოობა და ეფექტურობა.

## მეტეო მომსახურება

შპს „საქაერონავიგაციის“ სტრუქტურაში სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს მიერ გაცემული სერთიფიკატის საფუძველზე ფუნქციონირებს მეტეოროლოგიური სამსახური, რომელიც მეტეოროლოგიურ მომსახურებას უწევს საჰაერო სივრცისა და აეროდრომების მომხმარებლებს. 2018 წლის განმავლობაში განხორციელებული პროექტებიდან აღსანიშნავია შემდეგი პროექტები

- საქართველოს აეროდრომების კლიმატოლოგიური ცნობარი 2010-2018, აერთიანებს 14 კლიმატოლოგიურ მოდელს, აქედან ორი პროგნოსტიკულია.
- ფოთის მეტეორადიოლოკატორის მონტაჟი;
- ამბროლაურის აეროდრომზე ავტომატიზირებული მეტეოროლოგიური სადგურის ექსპლუატაციაში მიღება;
- ამბროლაურზე ISO 9001:2015 სერტიფიკატის აღება;
- MESSIR-AERO პროგრამული განახლება თბილისში;
- სათადარიგო ინფორმაციის მიღების მიზნით დაიდო ხელშეკრულებები მსოფლიო მეტეოროლოგიურ ორგანიზაციის (WMO) რეგიონალურ ცენტრთან და ვაშინგტონის მსოფლიო ცენტრთან.



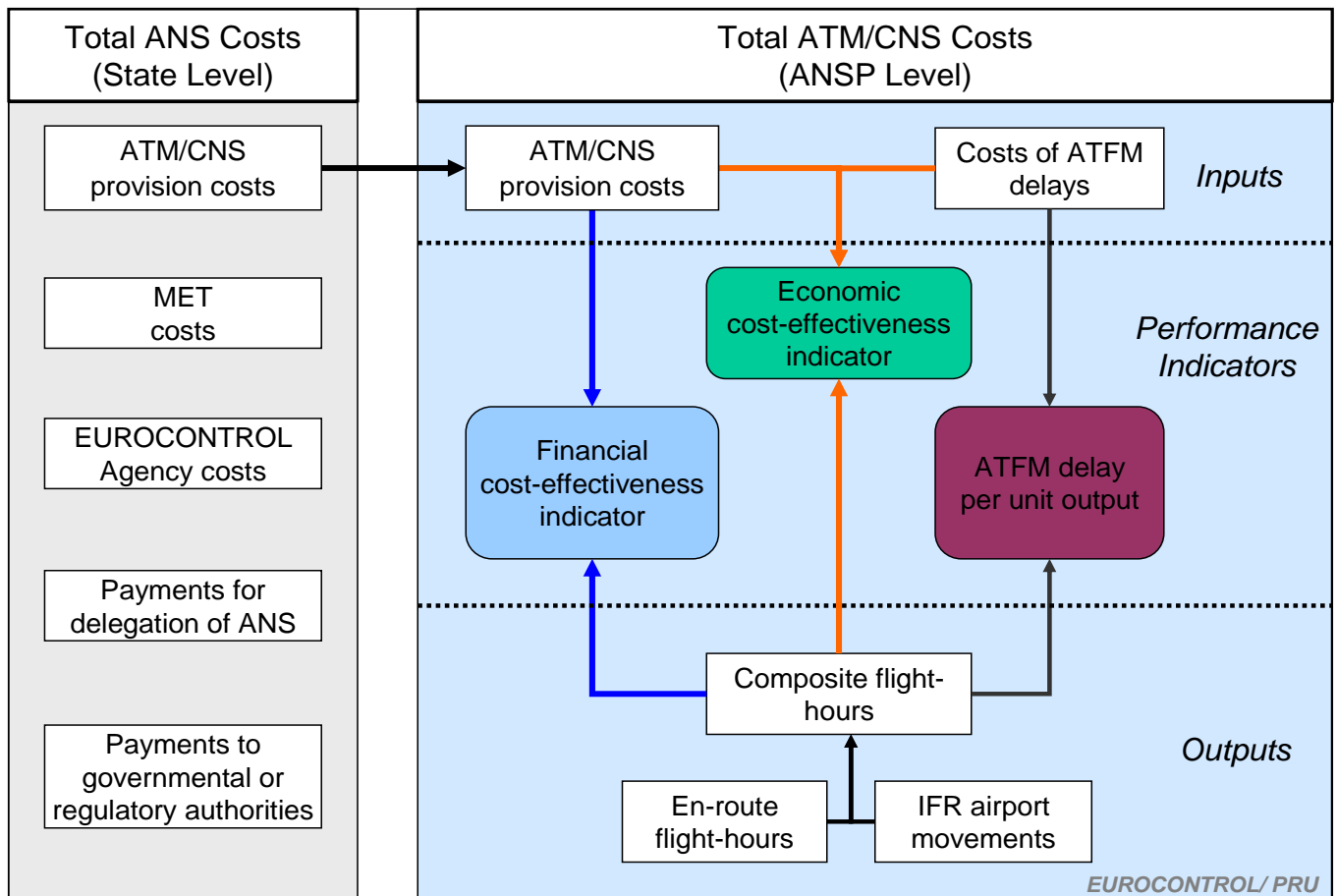


# სარჯების ეფექტიანობა

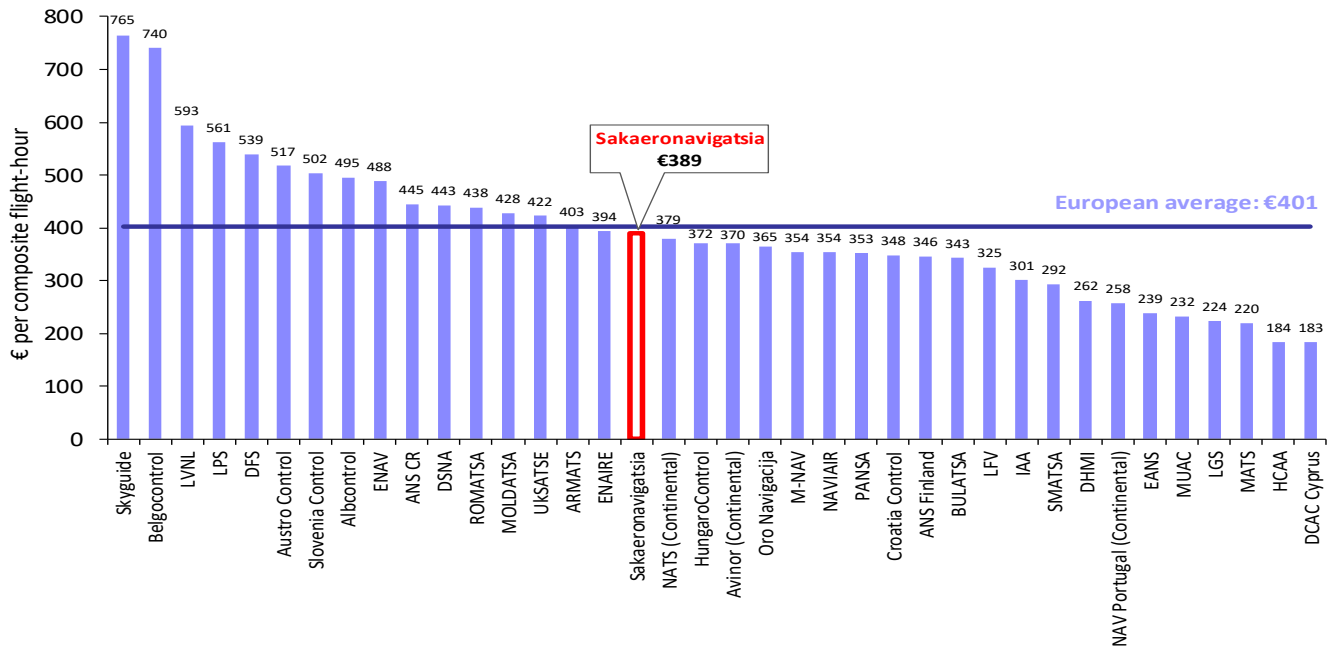
2014 წელს საქართველოს სააერონავიგაციო მომსახურების უსაფრთხოების ევროპულ ორგანიზაციაში (ევროკონტროლი) გაწევრიანების შემდეგ შპს „საქაერონავიგაციის“ მიერ საჰაერო მოძრაობის მართვაზე გაწეული დანახარჯების ეფექტიანობის შეფასება ევროპის ქვეყნებისთვის დადგენილი ერთიანი მეთოდოლოგიითა და ეფექტიანობის შეფასების დამოუკიდებელი სისტემის მეშვეობით ხორციელდება. აღნიშნული სისტემა საჰაერო მოძრაობის მართვის ყველა ასპექტს მოიცავს და ყოველწლიურად საჰაერო მოძრაობის მართვაზე ევროკონტროლის წვერი ქვეყნების მიერ გაწეული დანახარჯების შედარებითი ანგარიშის გამოცემას ითვალისწინებს, რომელიც 38 სააერონავიგაციო მომსახურების მიმწოდებელ კომპანიას მოიცავს.

2019 წლის მაისში საჰაერო მოძრაობის მართვაზე გაწეული დანახარჯების (ACE) 2017 წლის შედარებითი ანგარიში იქნა გამოცემული. უნდა აღინიშნოს, რომ ACE 2017 შედარებითი ანგარიში იხილავს 2017 საანგარიშგებო წლის მონაცემებს, მაშინ როდესაც წინამდებარე წლიური ანგარიშის განხილვის ობიექტი 2018 საანგარიშგებო წლის მონაცემებია.

ეკონომიკური ეფექტიანობის შეფასების კონცეპტუალური სისტემა ძირითადი მაჩვენებლების მიხედვით წარმოდგენილია ქვემოთ მოცემულ გრაფიკში.



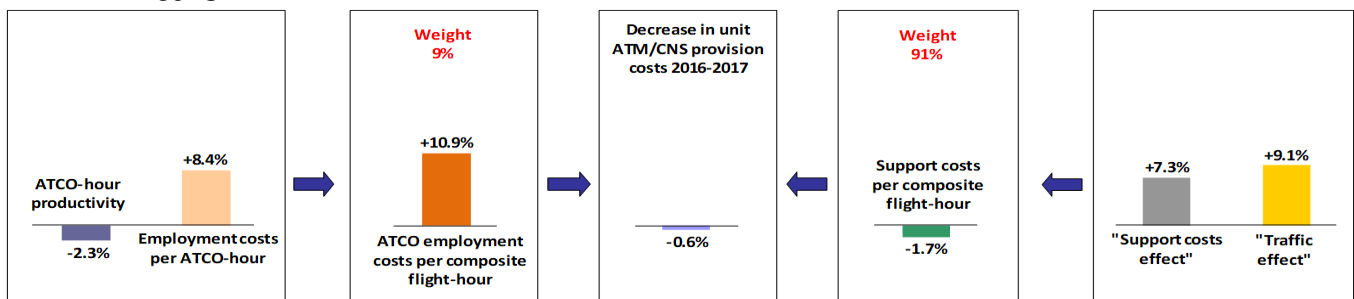
**Financial cost-effectiveness indicator** – ფინანსურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებელი გახლავთ ფინანსური დანახარჯი ერთ კომბინირებულ ფრენა საათზე, რომელიც საჰაერო მოძრაობის მართვაზე გაწეული დანახარჯების<sup>1</sup> (ATM/CNS provision costs) კომბინირებულ ფრენა საათების (Composite flight hours) ჯამზე გაყოფის შედეგად მიიღება. 2017 წლის მონაცემების მიხედვით მოცემული მაჩვენებელი შპს 'საქაერონავიგაციისათვის' 389 ევროს შეადგენს, რაც ევროპის ანალოგიურ საშუალო მაჩვენებელზე (401 ევრო) 3.1 პროცენტით დაბალია.



▲ 2017 წლის ფინანსურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებელი ევროკონტროლის წივრი ძვენების მიხედვით

2017 წელს ფინანსური დანახარჯი ერთ ფრენა საათზე 2016 წლის მონაცემებთან შედარებით შემცირდა 0.6 პროცენტით.

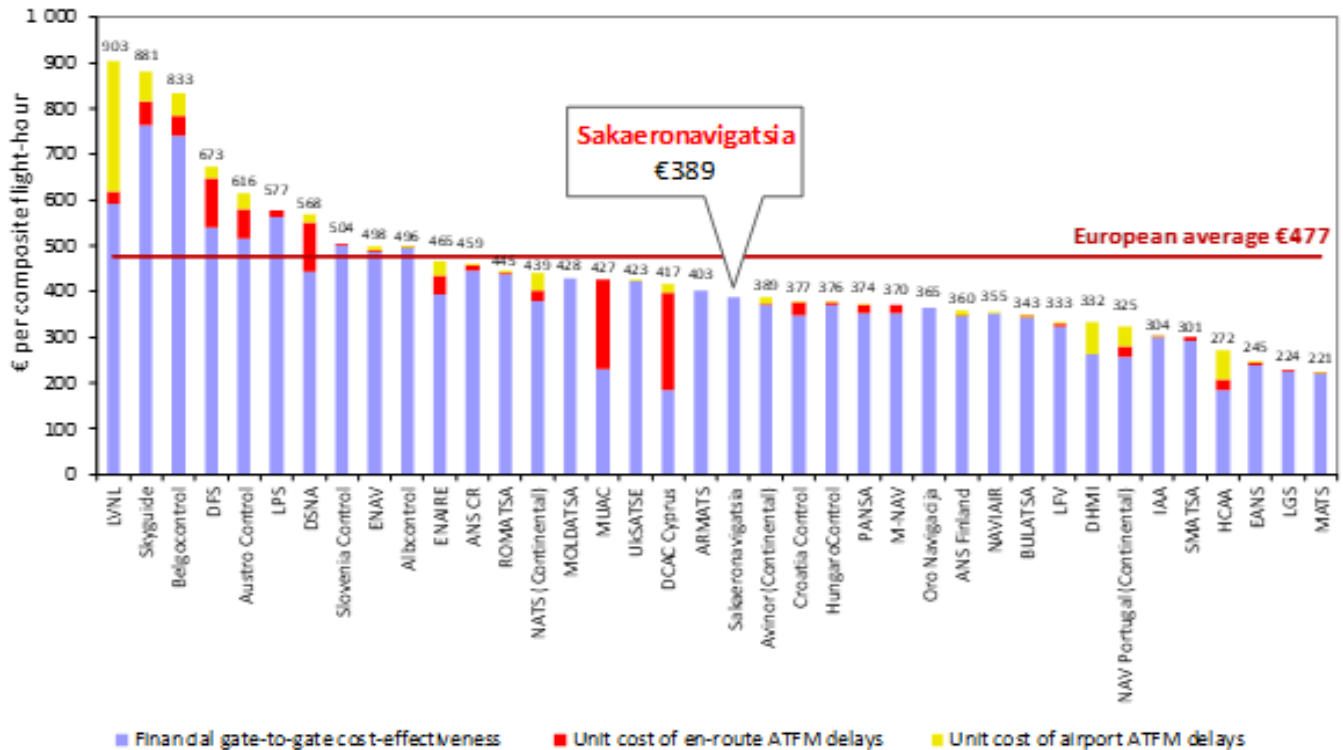
- ავიამეთვალყურეთა პროდუქტიულობა შემცირდა 2.3 პროცენტით, ხოლო საათში ავიამეთვალყურეთა შრომის ანაზღაურება გაიზარდა 8.4 პროცენტით. აღნიშნულის შედეგად ერთ კომბინირებულ ფრენა საათზე ავიამეთვალყურის შრომის ანაზღაურება არსებითად მაღალია (+10.9%), ვიდრე 2016 წელს იყო.
- ფრენების 9.1 პროცენტით ზრდის პირობებში, დამხმარე ხარჯები გაიზარდა 7.3 პროცენტით, რის შედეგადაც დამხმარე ხარჯები ერთ კომბინირებულ ფრენა საათზე შემცირდა 1.7 პროცენტით.



<sup>1</sup> შესადარისობის პრინციპიდან გამომდინარე არ მოიცავს მეტეოროლოგიურ მომსახურებაზე, ევროკონტროლის საწვევო შენატანზე და სახელმწიფოს მხრიდან გაწეულ დანახარჯებს.

**Economic cost-effectiveness indicator** - ეკონომიკურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებელი გახლავთ ეკონომიკური დანახარჯი ერთ კომბინირებულ ფრენა საათზე, რომელიც საჰაერო მოძრაობის მართვაზე გაწეული დანახარჯების და საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების პროცესით გამოწვეული ფრენების შეფერხებაზე გაწეული დანახარჯების (Costs of ATM delays) ჯამის კომბინირებულ ფრენა საათების ჯამზე გაყოფის შედეგად მიიღება, საჰაერო მოძრაობის მართვაზე გაწეულ დანახარჯთა შედარების ანგარიშში ეფექტიანობის შეფასებისათვის გამოყენებული სტანდარტული ძირითადი მაჩვენებელია.

იმის გათვალისწინებით, რომ 2015, 2016, 2017 და 2018 წლებში ფრენების რაოდენობის ზრდის მიუხედავად თბილისის საფრენოსნო-საინფორმაციო რაიონში საჰაერო მოძრაობის ნაკადების ორგანიზების პროცესით გამოწვეული ფრენების შეფერხებები არ დაფიქსირებულა, მაშინ როდესაც ევროპის საჰაერო მოძრაობის ქსელში 2018 წელს ფრენების შეფერხებამ ჯამში 25.6 მილიონი წუთი შეადგინა, 2017 წელს ეკონომიკურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებელი ფინანსურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებელს გაუტოლდა (389 ევრო), რაც 18 პროცენტით დაბალია ევროპის ანალოგიურ საშუალო მაჩვენებელზე (477 ევრო) და 0.6 პროცენტით დაბალია 2016 წლის ანალოგიურ მაჩვენებელზე.



▲ 2017 წლის ეკონომიკურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებელი ევროკონტროლის წიგნი ძველების მიხედვით



# პერსონალი

2018 წელს დასაქმებულთა რაოდენობა 2017 წელთან შედარებით 0.8%-ით გაიზარდა და 798 თანამშრომლიდან 804 თანამშრომელს გაუტოლდა.

## კადრების პროაქტიული დაგეგმვა

კომპანიაში პერსონალის დინამიკის ანალიზი ხორციელდება ორი ძირითადი ფუნქციის - მეთავალაფურეებისა და დამხმარე პერსონალის მიხედვით.

2018 წელს მეთავალაფურეების რაოდენობა (113 ავიაშემთავალაფურე) 2017 წელთან (112 ავიაშემთავალაფურე) შედარებით 1 ავიაშემთავალაფურით შემცირდა, ხოლო 2018 წელს არსებული დამხმარე პერსონალის რაოდენობა 1%-ით გაიზარდა და 685 თანამშრომლიდან 692 თანამშრომელს გაუტოლდა. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ 2018 წელს:

რაიონული ცენტრის მეთავალაფურეთა რაოდენობა არ შეცვლილა და 2017 წლის მსგავსად 38 ერთეული დარჩა.

ბათუმის ტაქსის მეთავალაფურეთა რაოდენობა შემცირდა 1 ერთეულით.

დამხმარე ტექნიკური პერსონალი კი 5 ერთეულით გაიზარდა.

უმნიშვნელო ზრდა იყო ადმინისტრაციული პერსონალის (+2 ერთეული), მეტეოროლოგიური (+1 ერთეული) და ძებნა-შველის სამსახურის (+1 ერთეული) ნაწილში და 1 ერთეულით შემცირდა სააერონავიგაციო ინფორმაციის სამსახურის თანამშრომლებისა და კომპანიის მიერ აყვანილი სტაჟიორების რაოდენობა.

## ტრენინგი

კომპანიაში 2014 წლიდან ფუნქციონირებს ტრენინგის სამსახური, რომელიც საქმის წარმოებას ახორციელებს სამსახურის დებულებით და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს რეგულაციების და მოთხოვნების შესაბამისად. სამსახურის თანამშრომლებმა საერთაშორისო და ადგილობრივი მოთხოვნების გათვალისწინებით შეიმუშავეს სასწავლო პროცესისა და პროცედურების სახელმძღვანელო და დაინერგა ხარისხის მართვის სისტემა.

2018 წელს საჰაერო მოძრაობის მართვის ახალი სისტემის შესყიდვასთან ერთად განხორციელდა რაიონული ცენტრის და კომპიუტერული 3D საწაფის შესყიდვა, რომელიც ავიაშემთავალაფურეების სასწავლო ცენტრის ინსტრუქტორთა საბჭოს მიერ შედგენილი და სააგენტოს მიერ დამტკიცებული სასწავლო პროგრამების ფარგლებში ავიაშემთავალაფურეთა პერიოდული გადამზადების საშუალებას იძლევა.

ახალი საჰაერო მოძრაობის მართვის სისტემის შესყიდვასთან დაკავშირებით სამსახურის მიერ შემუშავებული იქნა და ჩატარდა ქვემოთ აღნიშნული ტრენინგები:

- თბილისის რაიონული სამეთვალყურეო პუნქტის ადგილობრივ ინსტრუქციებში ახალი ავტომატიზებული მართვის სისტემა INDRA-ს და ხმოვანი სისტემა SITTI-ს დანერგვასთან დაკავშირებული ცვლილებების და დამატებების სასწავლო კურსი;
- თბილისის, ბათუმის და ქუთაისის მისადგომების სამეთვალყურეო პუნქტების ადგილობრივ ინსტრუქციაში ახალი ავტომატიზებული მართვის სისტემა INDRA-ს და ხმოვანი სისტემა SITTI-ს დანერგვასთან დაკავშირებული ცვლილებების და დამატებების სასწავლო კურსი;
- შპს „სქაერონავიგაციის“ ფრენების ხელმძღვანელებისა და უფროსი მეთვალყურეების სამუშაო ინსტრუქცია INDRA-ს პირობებში;
- MULTIFONO-ს ხმოვანი კავშირის გადართვისთვის სისტემის სასწავლო კურსი;
- INDRA-ს საოპერაციო სისტემის სასწავლო კურსი FDP-ის ოპერატორებისთვის;
- INDRA-ს მისადგომისა და რაიონული ცენტრის საჰაერო მართვის ოპერაციული სისტემის სასწავლო კურსი;
- თბილისის ტაურის სამეთვალყურეო პუნქტის ადგილობრივ ინსტრუქციაში ახალი ხმოვანი კომუნიკაციის SITTI-ის დანერგვასთან დაკავშირებული ცვლილებების და დამატებების სასწავლო კურსი;
- შპს „სქაერონავიგაციის“ სამუშაო ინსტრუქცია საფრენ-საინფორმაციო მომსახურების (FIS) პუნქტის ოპერატორებისთვის განახლებული „SITTI“-ის პირობებში სასწავლო კურსი;
- INDRA-ს საოპერაციო სისტემის დამატებითი კურსი საჰაერო მართვის მოძრაობის უფროსი მეთვალყურეებისთვის და ოპერატორებისთვის;
- საფრენოსნო მონაცემების დამუშავების პუნქტის ადგილობრივი ინსტრუქციების სასწავლო კურსი;

სასწავლო დაწესებულების ინსტრუქტორ/მასწავლებლები საერთაშორისო და ადგილობრივი მოთხოვნების შესაბამისად გადიან მომზადება-გადამზადებას ევროპის სხვადასხვა სასწავლო ცენტრებში. სპეციალური მომზადების შემდეგ თანამშრომლებს ინსტრუქტორის/მასწავლებლის მოწმობის მიღების მიზნით ტრენინგების სამსახური რეკომენდაციას უწევს სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოსთან.

2017-2018 წლებში სასწავლო დატვირთვიდან გამომდინარე გაჩნდა საჭიროება ახალი ინსტრუქტორების დამატების, ვინაიდან კომპანიამ მიიღო გადაწყვეტილება მეტეოროლოგიური და ტექნიკური უზრუნველყოფის სამსახურების სწავლების პროცესი დაქვემდებარებოდა პერსონალის კვალიფიკაციის ამაღლების და ტრენინგების სამსახურს. მოხდა ინსტრუქტორ/მასწავლებელთა კანდიდატების შერჩევა, რომლებიც მოთხოვნების შესაბამისად გადამზადდნენ.

2019 წლის განმავლობაში დაგეგმილია სააერონავიგაციის ინფორმაციის სამსახურის, მეტეოროლოგიური სამსახურის, კომუნიკაციების სამსახურის, ინფორმაციული ტექნოლოგიების სამსახურის და საორგანიზაციო ტექნიკური საქმიანობის სამსახურის თანამშრომლების სწავლება-გადამზადება საერთაშორისო სასწავლო ცენტრებში.



## ენერჯისა და სტაბილურობის მართვის პროექტი

ორგანიზაციაში გუნდური მუშაობის სტიმულირება ხელს უწყობს თანამშრომელთა მოტივაციისა და ენთუზიაზმის გაზრდას. შეკრული გუნდი უკეთ უმკლავდება წამოჭრილ პრობლემებს და უფრო ადვილად ეგუება ცვლილებებს, რადგან თანამშრომლები კონცენტრირებულნი არიან ერთმანეთის დახმარებასა და მხარდაჭერაზე. ასევე, გააზრებული აქვთ საერთო მიზანი, შესაბამისად, ორგანიზაციული მიზნების მიღწევის პროცესში უკეთესად ხდება საერთო ძალისხმევის მობილიზება.

კომპანია გუნდურ მუშაობას იყენებს, როგორც გამოწვევებთან გამკლავებისა და პრობლემების გადაჭრის ბუნებრივ მექანიზმს. გუნდი განიხილება, როგორც ორგანიზაციის საუკეთესო აქტივების შეკრება და სინერჯის ეფექტის გამოყენება ორგანიზაციის საქმიანობის შედეგიანობის გაზრდის მიზნით.

გუნდური მუშაობის გაუმჯობესების მიზნით საქართვეოში განხორციელდა სხვადასხვა პროგრამები. როგორცაა:

**გუნდური მუშაობის პროგრამა** აღნიშნული პროგრამის ფარგლებში ტრენინგის პროცესში გამოყენებულ იქნა ე.წ. „ენერჯაიზერები“ და გუნდური მუშაობის როგორც ინტელექტუალური, ასევე ფიზიკურ აქტივობებთან დაკავშირებული სავარჯიშოები, ტრენინგის კომპლექსური პაკეტის შესაბამისად. პროგრამა გაჯერებული იყო ფსიქოლოგიური და სტრატეგიული გუნდური თამაშებით, ასევე სიმულაციებით.





**სპორტული და ინტელექტუალური ღონისძიებები** საქართვეგაციის თანამშრომლების მონაწილეობა სხვადასხვა სპორტულ და ინტელექტუალურ შეჯიბრებაში, როგორცა: საერთაშორისო საავიაციო საფეხბურთო ჩემპიონატი და „რა, სად, როდის“.



**ოჯახური გარემო**\_თანამშრომლების შეკრება შვილებთან ერთად ბავშვთა დაცვის საერთაშორისო დღეს, სადაც განხორციელდა ბავშვებისათვის სამუშაო გარემოს შემეცნებითი ტური და გასართობი აქტივობები.



**ქველმოქმედება** საქაერონავიგაციის თანამშრომლების მონაწილეობა საქველმოქმედო საქმიანობებში, შპს „საქაერონავიგაცია“ ბორჯომის ტყის რეაბილიტაციის პროგრამაში მიიღო მონაწილეობა, პროგრამის ფარგლებში საქაერონავიგაციამ 300 ხე დარგო, საქაერონავიგაციის თანამშრომლები მუდმივად მონაწილეობენ სისხლის უანგარო დონაციის აქციაში, კომპანიის კოლექტივი მუდმივად ეხმარება სოციალურად დაუცველ ოჯახებს.

## სოციალური დიალოგი

კომპანიაში 1993 წლიდან არსებობს პროფესიული კავშირი, რომელიც დარეგისტრირებულია საქართველოს სამეწარმეო და (არასამეწარმეო) იურიდიული პირების რეესტრში. კავშირის მიზანია საქართველოსა და საერთაშორისო ნორმების მოთხოვნებთან შესაბამისობაში უზრუნველყოს კომპანიაში დასაქმებულ პირთა უფლებების დაცვა და ხელი შეუწყოს თანამშრომელთა კომუნიკაციას პროფესიულ საკითხთა განხილვისა და გადაწყვეტილებების მიღების პროცესში.

პროფესიული კავშირი კომპანიაში დასაქმებულ თანამშრომელთა 50 პროცენტზე მეტს აერთიანებს და წელიწადში ატარებს დელეგატების რამდენიმე შეხვედრას, რომლის შედეგებიც საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად აისახება შეხვედრის ოქმში.

ერთიანი სამართლებრივი ქოლგის ქვეშ ფუნქციონირების მიუხედავად პროფესიული კავშირის შიგნით არსებობს ავიაშემთხვევითობა, ტექნიკური და ადმინისტრაციული პერსონალის სამუშაო ჯგუფები, რომლის ფარგლებშიც უფრო მოქნილად და ეფექტურად ხერხდება პროფესიული საკითხების განხილვა და შესაბამისი გადაწყვეტილების მიღება.

საქართველოში არსებულ ავიაშემთხვევითობა პროფესიული კავშირი საერთაშორისო ავიაშემთხვევითობა ასოციაციის (IFATCA) წევრია. შპს „საქაერონავიგაციის“ სრული მხარდაჭერით სულ მცირე ორი თანამშრომელი ჩართულია ევროპისა და მსოფლიოს მასშტაბით განხორციელებულ კონფერენციებში. აღნიშნული შეხვედრების დროს განხილვება გლობალური საკითხები, სადაც საქართველოს დელეგატებს საშუალება ეძლევათ აქტიური მონაწილეობა მიიღონ პროფესიული საკითხების ძირითადი მიმართულებების განსაზღვრის მიზნით განხორციელებულ ხმის მიცემის პროცესში და თავიანთი გამოცდილება გაუზიარონ დანარჩენ მსოფლიოს.



2018 წლის მარტში ავიაშემთხვევითობა პროფესიული კავშირის საერთაშორისო ასოციაციის (IFATCA) მსოფლიო კონფერენციას უმასპინძლა აფრიკამ (Accra, Ghana), რომელსაც 71 ქვეყნის 400-ზე მეტი დელეგატი ესწრებოდა. 2018 წლი სექტემბერში თბილისში პირველად გაიმართა First time ever IFATCA-ს ტექნიკური და საოპერაციო კომიტეტის (TOC) შეხვედრა მისი არსებობის მანძილზე. გლობალური საკითხების მიღმა განხილულ იქნა ადგილობრივი საჰაერო მოძრაობის მართვის გამოწვევები.

2019 წლის ივლისში ტექნიკური კომპლექსის პროფესიული კავშირის სამუშაო ჯგუფმა შეიმუშავა და საჰაერო მოძრაობის უსაფრთხოების ტექნიკოსთა ასოციაციაში (IFATSEA) გაწევრიანების მიზნით დასამტკიცებლად წარადგინა წესდება (charter).

## სოციალური შედეგები

საქაერონავიგაციის თანამშრომლები უზრუნველყოფილი არიან ჯანმრთელობისა და სიცოცხლის დაზღვევით. მათ ასევე საშუალება ეძლევათ ასაკის შეუზღუდავად განახორციელონ ოჯახის წევრების დაზღვევა. კომპანია წარმოადგენს არასახელმწიფო საპენსიო სქემის დამფუძნებელს. საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად სქემაში გაწევრიანება ნებაყოფლობითია და საშუალებას აძლევს უფლებამოსილ თანამშრომელს ისარგებლოს განსაკუთრებული საპენსიო შენატანების სოციალური პაკეტით. არასახელმწიფო საპენსიო სქემის შესახებ მეტი ინფორმაცია იხილეთ შემდეგ განაცხადში.





## ღამსაქმებლის არასახელმწიფო საპენსიო სქემა

2018 წელს საპენსიო სქემის წლიური მომგებიანობა იყო +9.69%. შექმნის დღიდან საპენსიო სქემის წლიური მომგებიანობა არის +9.73%, ხოლო მოგება 433,338 ლარამდე გაიზარდა.

საპენსიო სქემის მონაწილეთა რაოდენობა 2018 წლის ბოლოს - 536 მონაწილე (67%)

ბოლო წლებში საქართველოში კაპიტალის ბაზრის განვითარების მიმართულებით მნიშვნელოვანი ღონისძიებები გატარდა, რომელთაგან აღსანიშნავია:

- 2017 წელს საგადასახადო შეღავათების დაწესება ფასიან ქალაქებთან დაკავშირებით;
- 2018 წელს საქართველოს ეროვნულ ბანკსა და ბელგიის ფასიანი ქალაქების საზედამხედველო ორგანოს (FSMA) შორის ფასიანი ქალაქების კანონმდებლობის ევროკავშირის ძირითად სტანდარტებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით გაფორმებული ხელშეკრულება;
- 2019 წლიდან ქვეყანაში დაგროვებითი საპენსიო სისტემის ამოქმედება.

ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია 2017-2018 წლებში შპს „საქაერონავიგაციის“ არასახელმწიფო საპენსიო ფონდის ფინანსური მდგომარეობა და საპენსიო სქემის ძირითადი კატეგორიების მიხედვით მოყვანილია სტატისტიკური მონაცემები.

	12/31/2018	12/31/2017
<b>ფინანსური მდგომარეობა</b>		
საპენსიო სქემის კაპიტალი	3,401,392	3,492,620
საღაზღვევო ტექნიკური რეზერვები	5,571,332	2,328,188
სოციალური შენატანები	2,947,837	2,253,592
ბალახდელი სარბებელი	63,436	-
საინვესტიციო მოგება	358,743	74,596
<b>სოციალური შენატანები</b>		
ღამსაქმებლის სოციალური შენატანი (%)	18.0%	18.0%
მონაწილის სოციალური შენატანი (%)	7.0%	7.0%
ბენეფიციარები	-	-
ბალახდელი სარბებელი/მონაწილეთა რაოდენობა	10	-
მონაწილეები	536	522
<b>საინვესტიციო მოგება</b>		
საინვესტიციო მოგება შექმნის დღიდან	433,338	74,596
ბაწლიურებული მოგებებიანობა შექმნის დღიდან	9.7%	9.9%
პერიოდის მოგებებიანობა	9.7%	9.9%
ინფლაცია	2.6%	6.0%
რეალური მოგებებიანობა	7.1%	3.8%

შპს „საქაერონავიგაციის“ არასახელმწიფო საპენსიო სქემა წარმოადგენს დამსაქმებლის პროფესიულ სქემას, სადაც განსაზღვრულია შენატანების ოდენობა და დამფუძნებლის ვალდებულება შექმნას მონაწილეთა სახელობითი საპენსიო დანაგროვი და მის ხარჯზე რეგულარულად გასცეს პენსიები სქემის წესისა და მონაწილესთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

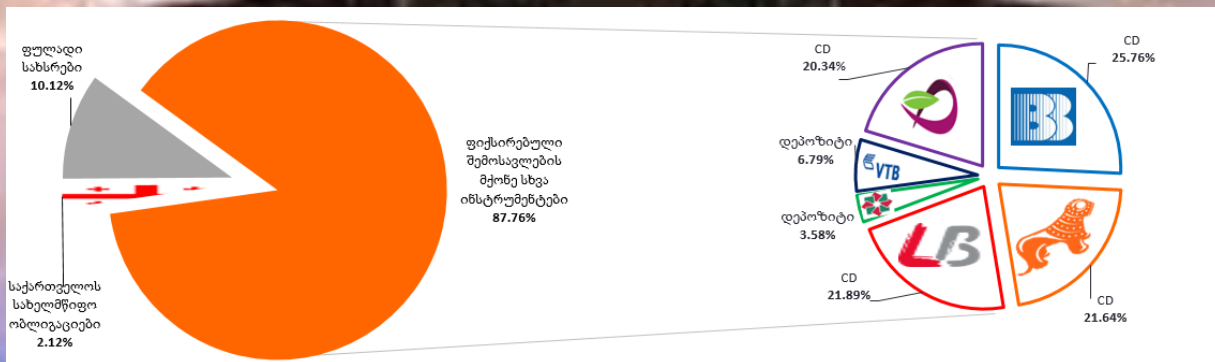
საპენსიო სქემა იმართება შპს „საქაერონავიგაციის“ არასახელმწიფო საპენსიო სქემის წესის შესაბამისად. საპენსიო სქემა არ წარმოადგენს დამოუკიდებელ იურიდიულ პირს, საკანონმდებლო და საგადასახადო მიზნებიდან გამომდინარე და მისი ადმინისტრირება ხორციელდება შპს „საქაერონავიგაციის“ სტრუქტურული ერთეულის, არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის სამსახურის მიერ.

▶ **საპენსიო სქემის სამეთვალყურაო საბჭო** საპენსიო სქემის მართვის უმაღლესი ორგანოა, რომელიც ზედამხედველობს შპს „საქაერონავიგაციის“ საპენსიო სქემის მონაწილეთა არასახელმწიფო პენსიებით უზრუნველყოფას და იცავს მათ ინტერესებს არასახელმწიფო საპენსიო დაზღვევისა და უზრუნველყოფის შესახებ კანონით გათვალისწინებულ შემთხვევებში, ადგენს საპენსიო სქემის წესებს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

▶ **საინვესტიციო კომიტეტი** წარმოადგენს შპს „საქაერონავიგაციის“, როგორც არასახელმწიფო საპენსიო სქემის დამფუძნებლის, მიერ შექმნილ მმართველ ორგანოს, რომელსაც შპს „საქაერონავიგაციის“ არასახელმწიფო საპენსიო სქემის აქტივებით განხორციელებული ინვესტიციების ზედამხედველობა ევალება.

▶ **აქტივების მმართველი კომპანია** - ჩატარებული კონკურსის შედეგად გაფორმდა საპენსიო აქტივების მართვის ხელშეკრულება აქტივების მმართველ კომპანიასთან (სს „გალტ & თაგარტი“). აქტივების მმართველი კომპანიის შესახებ დამატებითი ინფორმაცია იხილეთ შემდეგ ვებგვერდზე: [www.galtandtaggart.com](http://www.galtandtaggart.com)

▶ **საინვესტიციო სტრატეგია** საპენსიო სქემის საინვესტიციო პოლიტიკის გრძელვადიანი მიზანი არის უზრუნველყოს საპენსიო აქტივების სტაბილურობა. აღნიშნული მიზნის მისაღწევად და საქართველოში არსებული კაპიტალის ბაზრის სტრუქტურის გათვალისწინებით საპენსიო სქემის აქტივები განთავსებულია მხოლოდ ქვეყნის შიგნით სამი სახის ფინანსურ ინსტრუმენტში: სახელმწიფო ფასიანი ქაღალდები, დეპოზიტები და მოთხოვნადი ანაზარი.



საპენსიო სქემის დამფუძნებლები და 2018 წლის განმავლობაში განხორციელებული ინვესტიციები სრულ შესაბამისობაშია საქართველოს დაზღვევის სახელმწიფო ზედამხედველობის სამსახურის მიერ დადგენილ ზღვრულ ნორმებთან.





# ფინანსური ანგარიშები

## წლიური ანგარიში

საქართველოში ბუღალტრული აღრიცხვა და ფინანსური ანგარიშგება რეგულირდება ბუღალტრული აღრიცხვის, ანგარიშგებისა და აუდიტის შესახებ საქართველოს კანონით და უნდა შეესაბამებოდეს ბუღალტრული აღრიცხვისა და ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტებს.

აღნიშნული კანონის მიხედვით შპს „საქაერონავიგაცია“ როგორც სააერნაოსნო მომსახურების მიმწოდებელი და არასახელმწიფო საპენსიო სქემის დამფუძნებელი კომპანია მიეკუთვნება პირველი კატეგორიის საწარმოს და საზოგადოებრივი დაინტერესების პირს და ამ კანონის მოთხოვნების შესაბამისად ბუღალტრულ აღრიცხვას და ფინანსურ ანგარიშგებას აწარმოებს ფინანსური ანგარიშგების საერთაშორისო სტანდარტების (IFRS) მიხედვით.

როგორც არასახელმწიფო საპენსიო სქემის დამფუძნებელი კომპანია ამზადებს საპენსიო სქემის სპეციალური დანიშნულების ფინანსურ ანგარიშგებას საერთაშორისო ბუღალტრული აღრიცხვის 26-ე სტანდარტის საფუძველზე.

კომპანია საერთაშორისო თუ ადგილობრივი ინსტიტუციონალური ერთეულებთან ფინანსური ანგარიშგების სხვადასხვა ფორმატში ამზადებს და დადგენილ ვადებში წარადგენს ასევე სხვადასხვა მონაცემს ფინანსურ ანგარიშს.

საერთაშორისო ფინანსური ანგარიშგების სტანდარტების შესაბამისად მომწოდებულმა აუდიტორებმა ფინანსური ანგარიში კომპანიისათვის და კომპანიის ფინანსებით დაინტერესებული მხარეებისათვის წარმოადგინეს სხვადასხვა ფინანსურ ანგარიშგებაში ასახული ინფორმაციის ერთმანეთთან შედარებისა და შესაბამისობის დადგენის მიზნით გადამოწმების საშუალებას იძლევა.

2014 წლიდან საქართველოს ევროპის სააერნაოსნო მომსახურების უსაფრთხოების საერთაშორისო ორგანიზაციაში (Eurocontrol) გაწევრიანების შემდეგ შპს „საქაერონავიგაცია“ გახდა საჭირო მოძრაობის მართვაზე გაწეული ხარჯების ეფექტიანობის ევროპაში არსებული შეფასების სისტემის ინტეგრირებული ნაწილი, რომელიც 38 სააერნაოსნო მომსახურების საწარმოს აერთიანებს და დადგენილი მეთოდოლოგიით ყოველწლიურ ანგარიშში ახდენს დანახარჯთა ეფექტიანობის შეფასებას ფინანსურ დანახარჯთა ეფექტიანობის ინდიკატორის გამოყენებით. 2018 წლის წინასწარი მონაცემებით მოსალოდნელია 2017 წელს არსებული ფინანსურ დანახარჯთა ეფექტიანობის მაჩვენებლის გაუმჯობესება 3.3 პროცენტით.



**ფინანსური მდგომარეობის ანგარიშგება**

	31-12-2018	31-12-2017
<b>აქტივები</b>		
<b>გრძელვადიანი აქტივები</b>		
ძირითადი საშუალებები	130,565	117,798
არამატერილური აქტივები	2,236	1,454
ავანსები გრძელვადიან აქტივებისათვის	1,865	3,641
შეზღვეული ფულადი სახსრები	3,401	3,493
<b>სულ გრძელვადიანი აქტივები</b>	<b>138,067</b>	<b>126,386</b>
<b>მოკლევადიანი აქტივები</b>		
სასაქონლო მატერიალური ფასეულობები	3,575	2,755
სავაჭრო და სხვა დებიტორული დავალიანება	13,313	14,406
ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები	17,000	11,388
<b>სულ მოკლევადიანი აქტივები</b>	<b>33,888</b>	<b>28,549</b>
<b>სულ აქტივები</b>	<b>171,955</b>	<b>154,935</b>
<b>საკუთარი კაპიტალი</b>		
სააქციო კაპიტალი	61,355	61,213
გაუნაწილებელი მოგება	97,885	80,590
<b>სულ საკუთარი კაპიტალი</b>	<b>159,240</b>	<b>141,803</b>
<b>ვალდებულებები</b>		
<b>გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>		
ნასესხები საშუალებები	5,398	5,848
სახელმწიფო გრანტები	-	-
<b>სულ გრძელვადიანი ვალდებულებები</b>	<b>5,398</b>	<b>5,848</b>
<b>მოკლევადიანი ვალდებულებები</b>		
სავაჭრო და სხვა კრედიტორული დავალიანება	6,012	6,000
მიმდინარე ნასესხები საშუალებები	382	343
მიღებული ავანსები	923	941
<b>სულ მოკლევადიანი ვალდებულებები</b>	<b>7,317</b>	<b>7,284</b>
<b>სულ ვალდებულებები</b>	<b>12,715</b>	<b>13,132</b>
<b>სულ ვალდებულებები და საკუთარი კაპიტალი</b>	<b>171,955</b>	<b>154,935</b>

## სრული შემოსავლის ანგარიშგება

	31.12.2018 დასრულებული წლისათვის	31.12.2017 დასრულებული წლისათვის
ამონაგები	82,614	75,733
სხვა საოპერაციო შემოსავალი	-	1,036
პერსონალის ანაზღაურება	(33,947)	(30,772)
ძირითადი საშუალებების ცვეთა	(13,041)	(13,486)
სხვა საოპერაციო ხარჯები	(18,563)	(16,901)
<b>საოპერაციო მოგება</b>	<b>17,063</b>	<b>15,610</b>
ფინანსური მოგება	3,178	4,606
ფინანსური ხარჯები	(2,946)	(4,713)
<b>მიმდინარე წლის მოგება (ზარალი)</b>	<b>17,295</b>	<b>15,503</b>
მიმდინარე წლის სხვა სრული შემოსავალი	-	-
<b>სულ მიმდინარე წლის სრული შემოსავალი (ზარალი)</b>	<b>17,295</b>	<b>15,503</b>

## საკუთარ კაპიტალში ცვლილებების ანგარიშგება

	სააქციო კაპიტალი	გაუნაწილებელი მოგება	სულ
<b>ნაშთი 2017 წლის 1 იანვარს</b>	<b>61,768</b>	<b>65,087</b>	<b>126,855</b>
2017 წლის სრული შემოსავალი	-	15,503	15,503
სააქციო კაპიტალის ნეტო ზრდა	(555)	-	(555)
<b>ნაშთი 2017 წლის 31 დეკემბერს</b>	<b>61,213</b>	<b>80,590</b>	<b>141,803</b>
2018 წლის სრული შემოსავალი	-	17,295	17,295
სააქციო კაპიტალის ნეტო ზრდა	142	-	142
<b>ნაშთი 2018 წლის 31 დეკემბერს</b>	<b>61,355</b>	<b>97,885</b>	<b>159,240</b>

**ფულადი სახსრების მოძრაობის ანგარიშგება**

	<b>31.12.2018</b>	<b>31.12.2017</b>
	<b>დასრულებული</b>	<b>დასრულებული</b>
	<b>წლისათვის</b>	<b>წლისათვის</b>
<b>ფულადი სახსრების მოძრაობა საოპერაციო საქმიანობიდან</b>		
მომხმარებლებიდან მიღებული ფულადი სახსრები	83,068	75,867
მომწოდებლებისათვის და მომუშავეებისთვის გადახდილი ფულადი სახსრები	(48,228)	(40,421)
<b>საოპერაციო საქმიანობიდან ფულადი სახსრების შემოსვლა</b>	<b>34,840</b>	<b>35,446</b>
გადახდილი მოგების გადასახადი	(2,212)	(6,433)
გადახდილი პროცენტი	(119)	(126)
საპროცენტო შემოსავალი	917	1,044
<b>საოპერაციო საქმიანობით წარმოქმნილი ნეტო ფულადი სახსრები</b>	<b>33,427</b>	<b>29,932</b>
<b>ფულადი სახსრების ნაკადი საინვესტიციო საქმიანობიდან</b>		
ძირითადი საშუალებების გაყიდვიდან მიღებული შემოსავალი	-	4
ძირითადი საშუალებების შეძენა	(27,012)	(27,527)
<b>საინვესტიციო საქმიანობისათვის გამოყენებული ნეტო ფულადი სახსრები</b>	<b>(27,012)</b>	<b>(27,523)</b>
<b>ფულადი ნაკადები საფინანსო საქმიანობიდან</b>		
სესხების გადახდა	(1,161)	(1,110)
<b>საფინანსო საქმიანობით წარმოქმნილი ნეტო ფულადი სახსრები</b>	<b>(1,161)</b>	<b>(1,110)</b>
<b>ფულადი სახსრების და მათი ექვივალენტების ნეტო ზრდა (შემცირება)</b>	<b>5,253</b>	<b>1,298</b>
ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები წლის დასაწყისში	14,880	13,338
უცხოური ვალუტის კურსის ცვლილებით გამოწვეული შედეგი ფულად სახსრებსა და ფულადი სახსრების ექვივალენტებზე	268	245
<b>ფულადი სახსრები და მათი ექვივალენტები წლის ბოლოს</b>	<b>20,401</b>	<b>14,881</b>







საქართველოს საჰაერო საავტონავიაციო ადმინისტრაცია

სექტემბერი 2019 - © საქართველოს საჰაერო საავტონავიაციო ადმინისტრაციის პროვაიდერი საწარმო (შპს „საქავიონავიაცია“)

წინამდებარე ანგარიში გამოქვეყნებულია შპს „საქავიონავიაციის“ მიერ საინფორმაციო მიზნებისთვის. ანგარიშის გამოყენება შეიძლება ნაწილობრივ ან მთლიანად, იმ პირობით, რომ წყაროდ მითითებული იქნება შპს „საქავიონავიაცია“ და არ მოხდება ანგარიშის გამოყენება კომერციული მიზნებისთვის (მაგ. ფინანსური მოგებისთვის). დოკუმენტში წარმოდგენილი ინფორმაცია არ შეიძლება შეიცვალოს შპს „საქავიონავიაციის“ წინასწარი წერილობითი ნებართვის გარეშე.

[WWW.AIRNAV.GE](http://WWW.AIRNAV.GE)