



**LENNULIIKLUSTEENINDUSE
AKTSIASELTS**

**MAJANDUSAASTA ARUANNE
2022**



LENNULIIKLUSTEENINDUSE AKTSIASELTS

MAJANDUSAASTA ARUANNE 2022

ÜLDINE TEAVE JA KONTAKTID

Ärinimi:	Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts
Äriregistri kood:	10341618
Põhitegevusala:	aeronavigatsiooniteenuste osutamine
Aadress:	Kanali põik 3 Rae küla, Rae vald Harjumaa 10112
Telefon:	+372 625 8230
Faks:	+372 625 8200
E-post:	eans@eans.ee
Kodulehekülg:	www.eans.ee
Aruandeperiood:	01.01.2022–31.12.2022
Audiitor:	KPMG Baltics OÜ

SISUKORD

TEGEVJUHI PÖÖRDUMINE	5
1 ÜLEVAADE ETTEVÖTTEST	7
1.1 Lennuliiklusteeninduse visioon aastaks 2024	9
1.2 Väärtused	10
2 STRATEEGIA JA EESMÄRGID	11
2.1 Strateegia 2021–2024	11
2.2 Jätkusuutlik areng.....	13
2.3 Lennuohutus ja kvaliteet	15
3 ETTEVÖTTE JUHTIMINE	17
4 TURUÜLEVAADE JA LENNULIIKLUSE MAHT	25
5 MAJANDUSTULEMUSED	29
6 TEENUSED JA VALDKONNAD	38
6.1 Lennuliikluse korraldamine	38
6.1.1 Lennundusteabe osakond	38
6.2 Tehnika- ja äriarendus	39
6.2.1 Tehnikaosakond (digitaliseerimine)	39
6.2.2 Äriarenduse osakond	40
6.3 Meie meeskond	43
7 RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANNE	47
7.1 Finantsseisundi aruanne	47
7.2 Koondkasumiaruanne	48
7.3 Rahavoogude aruanne	49
7.4 Omakapitali muutuste aruanne	50
8 RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANDE LISAD	51
LISA 1. AASTAARUANDE KOOSTAMISEL KASUTATUD ARVESTUSPÕHIMÕTTED JA HINDAMISALUSED	51
LISA 2. RAHA JA RAHA EKVIVALENDID	61
LISA 3. FINANTSINSTRUMENDID	62
LISA 4. NÕUDED OSTJATE VASTU	63
LISA 5. MUUD NÕUDED JA ETTEMAKSED	64
LISA 6. PÕHIVARA	65
LISA 7. VÕLAKOHUSTUSED	67
LISA 8. VÕLAD TÖÖVÕTJATELE	69

LISA 9. MUUD LÜHIAJALISED KOHUSTUSED	70
LISA 10. OMAKAPITAL	71
LISA 11. MÜÜGITULU PÕHITEGEVUSEST	72
LISA 12. TÖÖJÕUKULUD	73
LISA 13. KAUBAD, TOORE, MATERJAL JA TEENUSED	74
LISA 14. MITMESUGUSED TEGEVUSKULUD.....	75
LISA 15. SIHTFINANTSEERIMINE.....	76
LISA 16. TEHINGUD SEOTUD POOLTEGA.....	77
LISA 17. OLULISED RAAMATUPIDAMISHINNANGUD	78
LISA 18. FINANTSRIISKIDE JUHTIMINE	79
LISA 19. SÜNDMUSED PÄRAST ARUANDEKUUPÄEVA	83
KAHJUMI KATMISE ETTEPANEK.....	84

TEGEVJUHI PÖÖRDUMINE

Hea lugeja

2021. aasta oli maailmas COVID-19 pandeemiast taastumise aasta. Vaevalt saime vaadata pisut optimistlikumalt aastasse 2022, kui Venemaa alustas sõda Ukrainas. See tõi omakorda kaasa energiakriisi, järsu hinnatõusu ja kiiresti süveneva majandussurutise. Kuid enim mõjutas lennundust Euroopa, sealhulgas Eesti õhutuumi sulgemine vastuseks Venemaa sissetungile Ukrainasse 24. veebruaril 2022.

Sõja mõju meie ettevõtte majandustegevusele on olnud sama suur kui COVID-19 pandeemia oma ja lennuliikluse taastumist 2019. aasta tasemele meie piirkonnas ei julge enam keegi aastates ennustada. 2022. aastal kukkus liiklus taas COVID-19 alguse tasemele.

Venemaa-vastaste piirangute mõju lennuliiklusele ja nende kestust on keeruline hinnata ning seetõttu on raske prognoosida, mida tulevik toob.

Me elame väga keerulisel ajajärgul. Ettevõtte lõpetab majandusaasta kolmandat aastat kahjumis ja ka 2023. aasta tuleb sarnane. Kui 2020–2022 olid kohanemise aastad, siis nüüd tuleb meil seda taas teha. Me kohaneme ja kohaneme uuesti. Kolme kuni viie aasta perspektiivis lennuliiklus siiski kasvab ning me peame olema valmis tulema toime taas suureneva lennumahuga. Meil tuleb jätkata tähtsate investeeringute ja arendusprojektidega, sest me investeerisime tulevikku muutvatesse projektidesse. Projektid, mis vaatavad pikalt ette, on jätkusuutlikud ning mõjutavad olulisel määral lennunduse jalajälge keskkonnale.

Mehitamata lennundus on viimastel aastatel jõudsalt arenenud. Novembris 2022 võttis Euroopa Komisjon vastu Euroopa drooni strateegia 2.0, mille kohaselt hakatakse aastaks 2030 olulistes valdkondades laiaulatuslikult kasutama mehitamata õhusõidukeid. Uues strateegias nähakse ette, kuidas Euroopa hakkab laiaulatuslikult kasutama droone äritegevuseks ning milliseid võimalusi droonisektor lennundusele pakub. Pildistavad ja filmivad droonid on juba praegu tavapärased. Tulevikus hakkavad droonid valvama meie riigipiire, otsima kadunud inimesi, kandma meie pakke, meditsiinitarvikuid ja toitu ning hiljem ka inimesi. See on lähitulevik. Selleks, et see poleks kõigile õhuruumi kasutavatele – nii mehitatud kui ka mehitamata – lennuvahenditele ohtlik, ning selleks, et see majandusharu saaks areneda, on vaja välja töötada süsteem, mis info kokku koguks ja kõikidele soovijatele tagasi jagaks. See on Eesti UTM-süsteem, mille side- ja infosüsteem saab meil Eestis teoks juba 2023. aastal. Tänu sellele on meil võimalik ettevõtet kõnealuses valdkonnas arendada ja tagada turvalisus kõikidele õhuruumi kasutavatele klientidele.

2022. aastal jätkasime lennuliiklusteenuste digitaliseerimisega. Me oleme koos oma arenduspartneri Cyberneetika ASiga loonud ja Adacel Technologies Limitediga edasi arendanud irdtornisüsteemi, mis võimaldab lende juhtida kaugelt, kasutades selleks heli ja pildi kuvamist sobivas keskkonnas. Taoline digitaliseerimine võimaldab meil Eesti lennuväljadel toimuvaid lende koordineerida Tallinnas asuvast juhtimiskeskusest. 2022. aastal saime valmis Tallinna irdtornikeskuse ja Kuressaare irdtornisüsteemi lahenduse, millele Transpordiamet väljastas aeronavigatsiooni seadmete sertifikaadi. Sertifikaadi saamine on traditsioonilise lennunduse digitaliseerimisel suur samm edasi.

Digitaliseerimise kõrval on lennunduses oluline tõhusus, keskkonnamõju vähendamine ja protsesside optimeerimine. Praegu on Euroopas ligikaudu 50 ettevõtet, kes pakuvad ülelennu juhtimisteenust. Kõik need ettevõtted on hankinud endale lendude juhtimiseks süsteemi. Need süsteemid maksavad 10–20

miljonit eurot ja neid tuleb ligikaudu iga 10 aasta tagant amortiseerida. Lisaks töötavad nende süsteemidega tuhanded lennujuhid, kes ühelt süsteemilt teisele üle minnes peavad läbima pika ja kalli koolituse. See kõik on kulukas. Kuna teenuseid pakub umbes 50 ettevõtet, on Euroopa õhuruum killustunud, lennukid ei saa lennata kõige optimaalsemaid marsruute mööda, vaid peavad marsruudid paika panema marsruudi punkte arvesse võttes ning seega paisatakse õhku liiga palju CO₂.

Oleme koos Soome partneri Fintraffic ANSiga välja töötanud ja arendanud FINESTi projekti. Projekti käigus luuakse Eesti ja Soome riigipiiride ülene lennuliikluskorralduse süsteem ja teenuse osutamise võimekus. Õhuruumid liidetakse kokku, meie lennujuhtide ressursi kasutatakse ühiselt ning klientidele hakatakse pakkuma sektoripõhist hajutusteenust. FINEST on kahe riigi kokkulepe tulevikuks ja vajab mõlema poole heakskiitu. 2022. aastal alustasimegi heakskiidu saamiseks konsultatsioone Eesti ja Soome kaitse- ja majandusministeeriumitega.

Kui vaadata ettepoole, siis 2023. aasta saab olema küll raske, kuid läheme sellele vastu soodsa aluspinnaga. Me muudame lennuliikluse maailma. Lähitulevikus tuleb liikluse korraldamisel arvestada mehitamata õhusõidukitega, millest saavad meie uued kliendid. Mehitamata ja mehitatud lennundus hakkab tulevikus opereerima ühes alas. Me ei pea olema enam samal lennuväljal, kuhu me lende maanduma ja startima juhime, vaid tulevikus on teenuse asukoht teenuse osutamise asukohast lahti seotud ning me juhime lende otsemalt ja suuremas õhuruumis, vähendades sellega lennuliikluse keskkonnamõju. Euroopa vajab lennuliiklusteeninduses innovatsiooni ja meil, eestlastel, on seda võimalik oma arendusprojektidega pakkuda.

Lennuliiklusteenindusel täitis tänavu 25 aastat tegutsemist. Oleme õhusõidukeid turvaliselt sihtpunkti juhtinud juba 25 aastat ning teeme seda katkematult ja pühendumusega ka edaspidi.

Koos turvalisema taeva nimel

Tegevjuht, juhatuse esimees

Ivar Värk

1 ÜLEVAADE ETTEVÕTTEST

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts (edaspidi: Lennuliiklusteenindus või ettevõte) on uue põlvkonna lennujuhtimisteenuste pakkuja, mille peakontor asub Rae vallas Harjumaal.

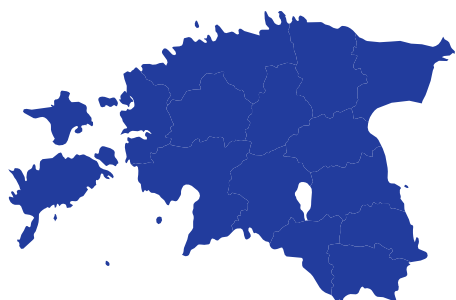
Lennuliiklusteeninduse peamine tegevusvaldkond on mehitatud ja mehitamata lendudele ohutu, digitaalse, keskkonnasäästliku ning rahvusvaheliselt konkurentsivõimelise lennujuhtimisteenuse pakkumine koos lennuliikluse korraldamisega ning rahvusliku kaitse vajaduste toetamine Eesti õhuruumi suveräänsuse tagamisel.

Lennuliiklusteeninduse juhatus korraldab ettevõtte majandustegevust, pidades silmas kolme tähtsama huvirühma põhiootusi:

- **klientidele** on oluline saada ohutut, kvaliteetset, sujuvat, paindlikku ja õiglase hinnaga lennujuhtimisteenust koos lennuliikluse korraldamisega;
- **omanikule** on tähtis ettevõtte pikaajaline ja kasumlik toimimine, tagades nõutud omakapitali tootlikkuse;
- **personali** huvi on teha huvitavat ja vajalikku tööd, sealjuures areneda ning saada töö eest väärikat tasu.

Lennuliiklusteeninduse aktsiate omanik on Eesti Vabariik ning ettevõtte asub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas. Majandusaasta lõpu seisuga oli ettevõttes 186 töötajat.





77 080 km²

Tallinna FIRi suurus

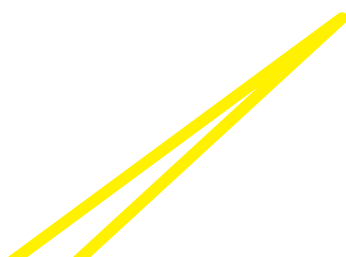


149 146

Juhitud lende kokku

+28%

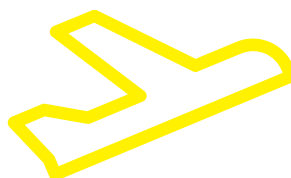
2022 vs. 2021



105 679

Sealhulgas ülelende kokku

+24% vs. 2021



33 576

Saabusvaid/lahkuvaid lende kokku

+58% vs. 2021



9891

Kohalikke lende kokku

-1% vs. 2021

2022. aasta arvudes

Müügitulu

15,7 mln €

-8% vs. 2021

Äritulu

16,1 mln €

-9% vs. 2021

Bilansimaht

29,3 mln €

-21% vs. 2021

Investeeringute maht

4,6 mln €

64% vs. 2021

Kahjum

4,9 mln €

Töötajate arv

186

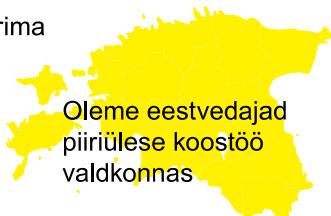
1.1 Lennuliiklusteeninduse visioon aastaks 2024

Lennuliiklusteeninduse visioon on olla uuendusliku, digitaalse ja piiriülese lennujuhtimisteenuse suunanäitaja Euroopas.

Oleme Euroopa kolme parima aeronavigatsiooniteenuse osutaja seas

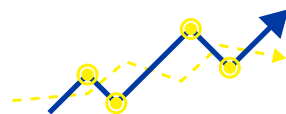


Oleme eestvedajad piiriülese koostöö valdkonnas



Teeme tihedat koostööd eri valdkondade ekspertidega ning võtame kasutusele targad lahendused ohutu ja keskkonnasäästliku õhuruumi loomiseks ning kliendile kulutõhusa teenuse pakkumiseks

Oleme kõigis oma tegevustes keskkonnateadlikud



Oleme loonud uuenduslikud ja kestlikud ärilahendused oma tegevuse laiendamiseks

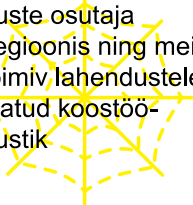
Oleme eelistatuid töötajaid Eesti lennunduses



Oleme mehitamata lennunduse valdkonna sissetoojad, suunanäitajad ja eestvedajad Eestis



Oleme lihtsate ja kliente võimestavate U-space'i teenuste osutaja lähiregioonis ning meil on toimiv lahendustele suunatud koostöövõrgustik



Oleme suunanäitajad aeronavigatsiooniteenuste digitaliseerimisel oma valdkonnas



2 STRATEEGIA JA EESMÄRGID

2.1 Strateegia 2021–2024

TURVALINE JA NUTIKAS TEEJUHT EESTI JA EUROOPA TAEVAS

Lennuliiklusteeninduse strateegia fookuses on ettevõtte visioon olla uuendusliku, digitaalse ja piiriülese lennujuhtimisteenuse suunanäitaja Euroopas, täita omaniku ootused ning tagada jätkusuutlik areng.

Strateegia

Strateegia ning sellest tulenevate äri- ja tegevusplaanide koostamisel on aluseks nii Eesti-sisesed arengukavad ja partneritega kokkulepitu kui ka Euroopa Liidu asjakohased algatused ja Põhja-Euroopa funktsionaalse õhuruumiosa (European Functional Airspace Block – NEFAB) koostöö, Eesti lennuliikluse korraldamise süsteemi harmoneeritud toimimine koos Euroopa lennuliikluse korraldamise süsteemiga ning tulemuslikkuse kava põhieesmärkide saavutamine ja inimesekeskne lähenemisviis. Strateegia elluviimisel arvestame kliendi, omaniku ja töötajate ootustega.

Kuna lennuliiklusmaht on märkimisväärselt vähenenud, on fookus praegu kulude ja rahavoogude juhtimisel, et tagada Lennuliiklusteeninduse jätkusuutlik areng ja aidata ettevõttel toime tulla lennunduse katsumustega. Tähtsal kohal on ohutu lennujuhtimisteenuse tagamine kompetentse personali ja piiriülese koostöö toel.

Strateegilised eesmärgid on:

- lennuohutuse taseme tagamine ja tõstmine;
- ühtse Euroopa taeva algatuse eesmärkide elluviimine;
- nõudlusele vastava läbilaskevõime tagamine;
- jätkusuutlik areng;
- uute äriühenduste loomine tegevuste laiendamiseks;
- optimaalne arv pühendunud ja kompetentseid inimesi;
- süsteemne aeronavigatsioonilise teeninduse valdkonna korraldamine ja koostöövõrgustiku arendamine.

Omanik on ettevõttele seadnud järgmised eesmärgid:

- irdtorniteenuse väljatöötamine regionaalsetele lennuväljadele;
- Eesti ja Soome vahelise ühtse õhuruumi ja programmi FINEST rakendamine pärast pädevatelt asutustelt nõusoleku saamist;
- tsiviil-militaarkoostöös osalemine;
- mehitamata lennuliikluse korraldamise süsteemi kasutusele võtmine.

Euroopa Liidu ülesed eesmärgid aeronavigatsiooniteenuste osutamisel

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. märtsi 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 549/2004 on sätestatud raamistik ühtse Euroopa taeva loomiseks. Võttes arvesse komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärust (EL) 2019/317, millega kehtestatakse ühtse Euroopa taeva algatuse raames tulemuslikkuse kava ja tasude süsteem, kinnitab Euroopa Komisjon aeronavigatsiooniteenuste hinnad ja määrab teenusepakkujatele tulemuslikkuse eesmärgid neljas põhivaldkonnas:

- ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid peavad vastama seatud kriteeriumitele;
- lennuliiklusele lubatud hiline mised peavad jääma seatud piiridesse;
- lennumarsruudid peavad olema võimalikult lühikesed ja võimalikult piiramatud;
- marsruudi aeronavigatsioonitasuga seotud kulud peavad olema alla seatud maksimumtaseme.

Lennuliiklusteeninduse peamiste tulemuslikkuse näitajate täitmine 2022. aastal*

Tulemusvaldkond	Mõõdik		Eesmärk 2022	Saavutatud 2022
Ohutus	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid, väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	≥ C	D
		Ohutusriskide juhtimine	≥ D	D
		Ohutuse tagamine	≥ C	D
		Ohutuse edendamine	≥ C	D
		Ohutusele keskenduv töökultuur	≥ C	D
Läbilaskevõime	Aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu ATFM-hilinemiste keskmine pikkus ühe lennu kohta minutites		≤ 0,03	0
Keskkonnasäästlikkus	Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus protsentides		≤ 1,22	5,39
Kuluefektiivsus	Kehtestatud marsruudiaeronavigatsiooniteenuste kulude keskmine tegelik aastane muutus protsentides		≤ −0,1	-1,3

* Tulemuslikkuse kava sihtväärtused on kehtestatud Eesti tulemuslikkuse kava projekti raames Euroopa Komisjoni otsusega 13. aprillil 2022.

2022. aasta kujunes oodatust märgatavalt keerulisemaks. Vastusena 24. veebruaril 2022 alanud Venemaa sõjalisele agressioonile Ukrainas on Euroopa Liit vastu võtnud piiravad meetmed, millega keelati Venemaa lennuettevõtjatel, Venemaal registreeritud õhusõidukitel ja mis tahes mujal kui Venemaal registreeritud õhusõidukitel, mis on Venemaa füüsilise või juriidilise isiku, üksuse või asutuse omanduses, renditud või muul viisil tema kontrolli all, liidu territooriumil maanduda, sealt õhku tõusta ja sealt üle lennata. Seoses nende meetmetega vähenes Eesti kontrollitavas õhuruumis järsult Euroopa-Aasia suunaline ülelennuliiklus.

2022. aastal teenindati 142 277 IFR-lendu võrreldes tulemuslikkuse kavas prognoositud 175 000 lennuga. Teenindatud marsruudinavigatsiooniteenuste IFR-lendudega seotud teenusühikute maht jäi prognoositud mahust 41% väiksemaks: 428 511 vs. 726 854 teenusühikut.

Järsult vähenenud teenindatud lendude maht ei võimaldanud saavutada ettevõttele seatud finantseesmärgi. Tegevuste planeerimisel seati fookus tegevuseesmärkidele, mille saavutamine aitab ettevõttel tugevamalt positsioonilt Ukraina sõjast tingitud surutisest väljuda ning liikluse kasvades läbi rakendatud investeeringute klientidele paremat teenust pakkuda.

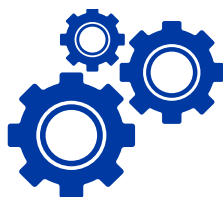
2.2 Jätkusuutlik areng

Lennuliiklusteenindus on osa ühiskonnast ning meie jaoks on oluline olla kogu oma tegevuses jätkusuutlik ja keskkonnaga arvestav. Meie jätkusuutliku arengu tegevuseesmärgid lähiaastateks on:



keskkond

- roheline energia kasutuselevõtt: 2024. aasta lõpuks on 50% meie kasutatud elektrienergiast taastuvenergia
- kasutame loodusressursse ja energiat tõhusalt



efektiivsus

- efektiivsuse kasv integratsiooni- ja koostööprojektide kaudu
- äriprotsesside korrastamine ja lihtsustamine
- tarkade lahenduste kasutuselevõtt



ühiskond

- meie äritegevus on vastutustundlik
- seisame hea lennundusvaldkonna tutvustamise ja edendamise eest
- panustame haridusse ja järelkasvu koolitusse

Keskkonnasäästlikud tegevused

Oleme teadlikud lennunduse CO₂ mõjust keskkonnale ja maalima lennundussektori eesmärkidest CO₂ neutraalsuse saavutamiseks. Keskkonnamõju vähendamiseks arvestame nii oma äritegevuses, arendusprojektides kui ka igapäevastes maapealsetes tegevustes. Ka meie kontorihoone ja lennujuhtimistorn tekitavad CO₂ heidet, mis on peamiselt seotud kütte ja elektrienergia tarbimisega.

2022. aastal alustas ettevõttes tööd keskkonnatöörühm, mille ülesanne on kaardistada ettevõtte tegevusega seotud olulised keskkonnaaspektid, hinnata nende mõju ning luua jälgimissüsteem, mis aitab ohjata keskkonnaaspekte, vähendada keskkonnamõju ja hoida mõju normi piires. Keskkonnatöörühm jälgib, et ettevõtte täidaks endale seatud keskkonnanäesmärgid.

Oleme seadnud eesmärgiks optimeerida energiatarbimist ja alustanud allpool kirjeldatud tegevustega

- Meie kontorihoonel on päikesepaneelid, mis suvekuudel tagavad rohkem kui 25% ööpäevaringsest energiatarbest. Rohelise energia tarbimise osakaalu suurendamiseks on esmalt hakatud tarbimist vähendama. Oleme rakendamas tarbimise ja võrgukoormuse optimeerimislahendust koostöös R8 Technologies OÜga, lisaks oleme koostöös FuseBox OÜga järk-järgult ühendanud enda tarbijaid energiavõrgu reguleerimismahu kompensatsiooni süsteemi. Integreerimisega plaanitakse lõpule jõuda 2023. aastal.
- Võtame vaatluse alla kogu side- ja navigatsioonitaristu, uuendades seadmeid muutunud vajaduse kohaselt, ning lülitame välja lennunduse jaoks mittevajalikud seadmed (peilingaatorid, VORid jne).
- 2022. aastaga lõppes senine fikseeritud hindadega elektrienergia ostuleping ja seetõttu on kokkuhoidlik elektrienergia kasutamine ülioluline meetod kulueelarve kontrollimiseks.

Peale mõistliku energiatarbimise arvestame keskkonnaga ettevõttesisestes tarbimisvalikutes. Meie kontori kööginurkadesse on paigaldatud prügi liigiti sorteerimist võimaldavad kogumissüsteemid, oleme vähendanud ühekorratoodete ja plasti kasutamist, teeme regulaarselt veeanalüüse, et kontrollida joogivee kvaliteeti.

Keskkonna hoidmisel on väga oluline ka Lennuliiklusteeninduse tõhus lendude juhtimine. Lennujuhtimisega seotud protseduurid ja lennujuhi oskused mõjutavad otseselt lennukite kütusekulu, sellega seotud horisontaallennu efektiivsuse näitajaid ning lõplikku keskkonnamõju.

Majandusliku efektiivsuse tagamine

Majandusliku jätkusuutlikkuse tagamiseks jätkati oluliste projektide (FINEST, irdtorn, mehitamata lennunduse arendamine) ja nendega seotud investeeringutega. Projekti FINEST edukas elluviimine võimaldab meil tulevikus teenindada sama personaliga 20% rohkem lende. Irdtornitehnoloogia võimaldab tulevikus terminaliteenuse kulusid hoida mõistlikul tasemel, kuna pärast selle süsteemi rakendamist ei pea teenuse osutamiseks enam välja ehitama suuri ja kulukaid tornihooneid ega neid üleval pidama. Samuti võimaldab see tehnoloogia meil tulevikus multitorni kontseptsiooni rakendades juhtida mitut lennuvälja samal ajal ühest asukohast väiksema hulga inimestega kui territoriaalselt hajutatult asukohtades lennujuhtide ressursi kasutades.

Ühiskondlik panus ja koostöö

Meil on head suhted riiklike institutsioonide ja valdkonda reguleerivate asutustega nii Eestis kui ka Euroopa Liidus. Nendega koos töötame selle nimel, et lennundus oleks jätkusuutlik, ökonoomne ning jätkuvalt ohutu. Teeme koostööd lennundusvaldkonna tippeksperitidega, et luua üheskoos uuenduslik, keskkonnaga arvestav ja tuleviku tingimustele vastav jagatud õhuruum.

Lennuliiklusteenindus teeb koostööd järgmiste organisatsioonidega:

- Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (International Civil Aviation Organization – ICAO)
- Tsiviillennuliiklusteeninduste Organisatsioon (Civil Air Navigation Services Organization – CANSO)
- Põhja-Euroopa lennuliiklusettevõtete koostöögrupp (Borealis Alliance)
- Põhja-Euroopa funktsionaalse õhuruumi osa töögrupp (European Functional Airspace Block – NEFAB)
- Euroopa Lennunavigatsiooni Ohutuse Organisatsioon (EUROCONTROL)

- Ühtse Euroopa taeva arendustegevuse programm (Single European Sky Air Traffic Management Research)
- Eesti Lennundusklaster
- Eesti Maksumaksjate Liit
- Eesti Kaubandus-Tööstuskoda
- Eesti Personalijuhtimise Ühing PARE
- Lennundusterminoloogia komisjon

Ühiskondlik panus

Järelkasvu tagamine on meile endiselt oluline. 2022. aastal osales Lennuliiklusteeninduse praktikaprogrammis üheksa praktikanti, kellest kuus olid praktikal lennujuhtimise osakonnas, kaks lennundusteabe ja üks äriarenduse osakonnas. Üks praktikantidest jätkas tööd lennundusteabe osakonnas.

2022. aastal jätkus koostöö Estonian Autosport Events MTÜga seoses WRC Rally Estonia 2022 korraldamisega. Lennuliiklusteeninduse ülesanne on aidata WRC etapi korraldajal tagada rallialal õhus ohutus nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukitele.

7. mail 2022 osalesid Lennuliiklusteeninduse töötajad järjekordsel talgupäeval „Teeme ära“. Oleme osa ühiskonnast ning tahame kogu oma tegevuses olla jätkusuutlikud ja keskkonnateadlikud. Seetõttu osalesid Lennuliiklusteeninduse töötajad 17. septembril 2022 esimest korda Maailmakoristuspäeval Tallinnas Stroomi rannas. Koristusaksiooni korraldasime koostöös Nordic Aviation Groupi, Magnetic MRO ja Tallinna Lennujaamaga.

2.3 Lennuohutus ja kvaliteet

Lennuohutuse tagamise ja ohutustaseme pidev parendamine on Lennuliiklusteeninduse jaoks prioriteetne valdkond. Panustame iga päev, et tagada ohutus ja turvalisus ning vastata kõikidele rahvusvaheliselt kehtestatud nõuetele. Organisatsioonina toetame pidevalt ohutuskultuuri arengut.

Ettevõttes pööratakse palju tähelepanu olemasolevate ohtude ja riskide väljaselgitamisele, nende ennetamiseks vajalike meetmete väljatöötamisele ja kasutuselevõtule ning süstemaatilisele järelevalvele. Seda selleks, et õigel ajal tuvastada kasutusel olevates protseduurides, meetodikates, tehnilistes süsteemides ja mujal võimalikke kitsaskohti, mis võiksid reaalses ohuolukorras määravaks saada.

Ohutuseesmärkide täitmine

- 2022. aastal teenindas ettevõtte 149 146 (IFR + VFR) lendu. 2021. aastaga võrreldes suurenes operatsioonide arv 27,8% ehk 32 441 võrra. Kokku esitati 2022. aasta jooksul 529 juhtumiteavitus, millest põhjalikumalt uuriti 219 juhtumit. Esitatud juhtumiteavitude arv suurenes aastaga 26,5%, mis on mõnevõrra väiksem kasv, kui seda oli 2022. aasta lennuliikluse kasv. Teavitude arvu suurenemist saab vaadelda positiivse nähtusena, mis peegeldab ettevõttes hästi toimivat teavituskultuuri.
- 2022. aastal läks uurimisele 219 juhtumit ja aastane kasv oli kokku 16%. Võrreldes kogu liikluse kasvuga on tõsiselt uurimist vajavate juhtumite hulk vähenenud ning seega on ohutust mõjutavate juhtumite hulk majandusaasta arvestuses positiivselt langustrendis. Kõikide uuritud

juhtumite puhul on välja toodud nende juurpõhjused. Võimaluse korral ning kui uurijad ja ohutusspetsialistid on seda vajalikuks pidanud, on ohutussoovitused saadetud osakondadele lahendamiseks. Ohutuse ja kvaliteedi osakond teeb regulaarselt järelvalvet selle üle, kas juurpõhjused on lahendatud, ning kohtub osakondadega, et arutleda, kas ja kuidas need lahendused mõjutavad tulevikus sarnaste juhtumite kordumist.

- 2022. aastal on olnud palju rohkem teavitusi militaarlennuliikluse kohta ja teavitusi selliste Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate lendudest rahvusvaheliste neutraalvete kohal, millel puudus vastav lennuplaan. Samuti oli hulk sidesüsteemidega seotud teavitusi.
- Ohutushindamisi tehti majandusaasta jooksul kokku 13, millest 10 olid riskianalüüsid ja 3 ohutusalsed põhjendused.
- Jätkusid tegevused irdtorni ja UTMi (Unmanned Traffic Management ehk mehitamata õhusõidukite tegevuse korraldamine) äriprojektidega, mille raames koostati mitmesuguseid ohutushindamisi võimalike riskide tuvastamiseks varajases etapis selliselt, et need oleksid maandatud tasemele, kus nende realiseerumisel ei oleks seatud ohtu ei ettevõtte tegevus ega ka projektide edukas edasiliikumine.
- 2022. aastal lõppes 2021. aastal alguse saanud laiaulatuslik ohutuskultuuri reklaamikampaania.
- 2022. aastal korraldati ettevõtteülene ohutuskultuuri uuring, mille tulemusi tutvustati kogu töötajaskonnale. Uuringut aitas läbi viia EUROCONTROL.

Juhtimissüsteemi järelvalve

Lennuliiklusteeninduse juhtimissüsteemi aluseks on standardi ISO 9001 kvaliteedijuhtimise põhimõtted. See tagab klientidele stabiilse ja kvaliteetse teenuse. Meie juhtimissüsteem vastab ELi määruse 2017/373 nõuetele, mille tõenduseks on meile väljastatud Transpordiameti aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifikaat; rahvusvahelise kvaliteedijuhtimissüsteemi standardile ISO 9001:2015, mille kohta on meile väljastatud aeronavigatsiooniteeninduse, lennuliiklus-, side-, navigatsiooni-, seireteeninduse ja aeronavigatsioonilise teabe teeninduse osutamise sertifikaat. Mõlema sertifikaadi hoidmiseks toimuvad välisauditid, mis hindavad vastavust ELi määruse 2017/373 ja ISO 9001:2015 nõuetele.

Lennuliiklusteeninduse juhtimissüsteem ühildab kõiki ettevõtte juhtimissüsteeme ühtsete reeglite alustel: kvaliteet, ohutus, julgestus, kliendisuhted, töökeskkond, keskkond, kommunikatsioon, andmekaitse ja infoturbe haldamine. Süsteem aitab tagada tegevuse kliendile suunatuse, süsteemsuse ja jälgitavuse ning selle saavutamiseks on välja töötatud juhendmaterjalid.

Juhtimissüsteemi arendamiseks ning selle mõju suurendamiseks soodustame töökultuuri teket, et töötajad oleksid teadlikud õigus- ja haldusnormides esitatud nõuetest. Püstitame eesmärgi ja hoolitseme vajalike ressursside olemasolu eest, korraldame igal aastal juhtimissüsteemi juhtkonnapoolseid ülevaatusi, et juhtkonnal oleks ülevaade toimunud tegevustest, eesmärkide täitmisest ning tulevikuplaanidest.

Ettevõttes toimib siseauditite süsteem, mille käigus hinnatakse nõuetele vastavust ettevõtte kõikides protsessides. Lisaks juhtimissüsteemi välis- ja siseaudititele korraldatakse auditikomitee kinnitatud välisauditite plaani alusel ka täiendavaid välisauditeid eri valdkondades.

3 ETTEVÖTTE JUHTIMINE

Hea ühingujuhtimise tava aruanne

Lennuliiklusteeninduse AS käitub ettevõtte juhtimisega seotud küsimuste lahendamisel üldjuhul hea ühingujuhtimise tava (edaspidi: HÜT) soovituslike juhiste alusel. Lisaks lähtutakse ettevõtte juhtimisel peale HÜTis esitatud soovituslike juhiste ka riigivaraseadusest (edaspidi: RVS), kuna Lennuliiklusteeninduse AS kuulub täielikult Eesti Vabariigile.

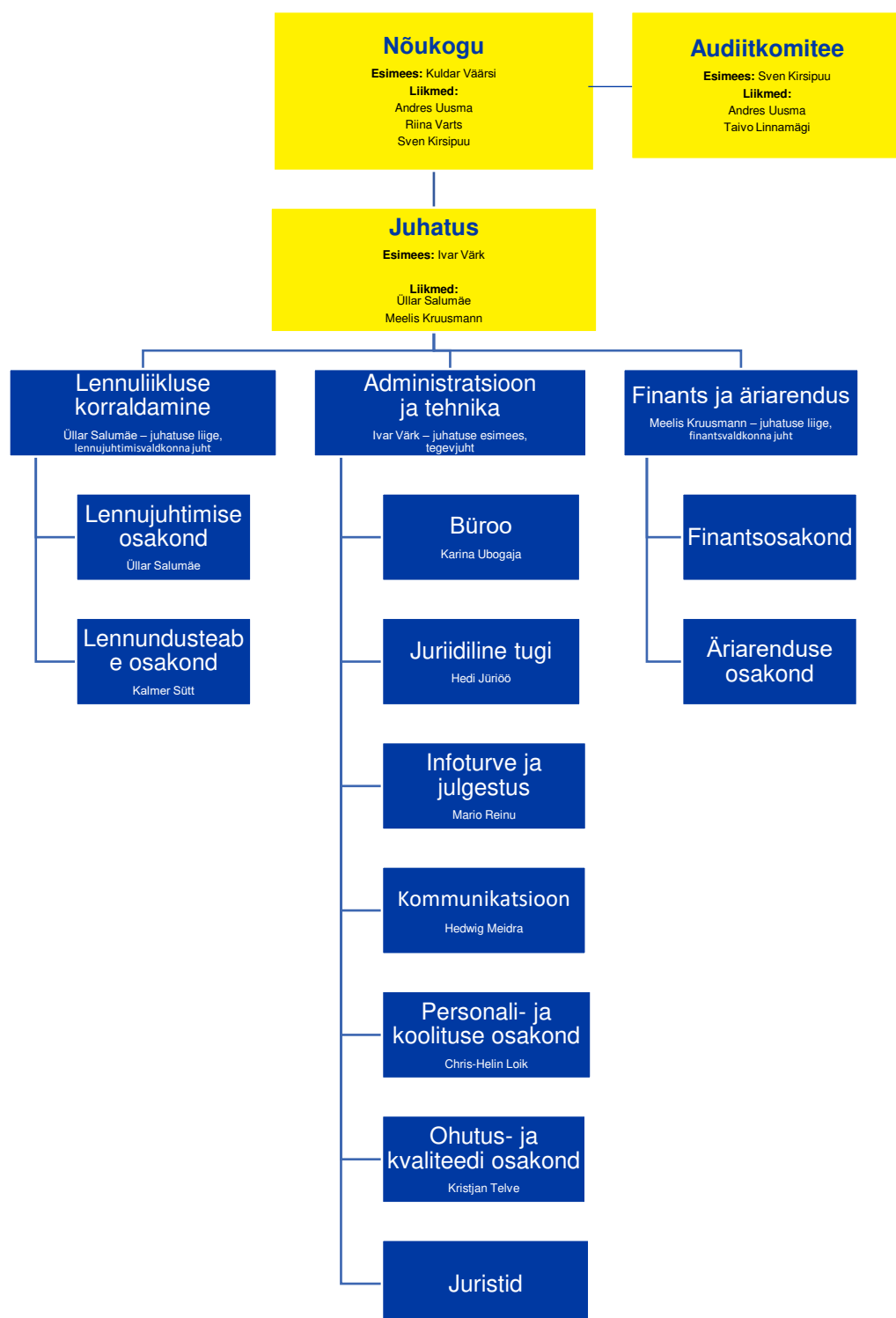
Seega ei järgi Lennuliiklusteeninduse AS Lennuliiklusteeninduse ASi ainuomaniku ning sellest tingitud spetsiifiliste iseärasuste tõttu ettevõtte juhtimises üldkoosoleku ja nõukogu tasandil mõningaid HÜTi soovituslikke juhiseid. Alljärgnevalt on esitatud viited nendele HÜTi sätetele (HÜTi punkt ja selle lühikirjeldus), mida ei järgita, ja lisatud põhjendused mittejärgimise kohta.

Samas on oluline märkida, et kuigi mõnda juhist ei järgita, on Lennuliiklusteeninduse ASi tegevuse korraldamisel tagatud ainuaktsionäri ja kreditoride igakülgne huvide kaitse ning nende võrdne kohtlemine. Mittejärgitavad HÜTi juhised puudutavad peamiselt üldkoosoleku korraldamist ja nõukogu liikmete määramist, mille eesmärk on tagada eelkõige aktsionäride huvide kaitse. Kuna Lennuliiklusteeninduse ASi aktsiate ainuomanik on Eesti Vabariik, on aktsionäri huvid kaitstud RVSis sätestatud põhimõtete alusel.

Lennuliiklusteeninduse juhatus koostab ettevõtte majandusaasta finantsaruande, järgides rahvusvaheliselt tunnustatud finantsaruandluse põhimõtteid. Aruannet kontrollivad audiitor ja Lennuliiklusteeninduse ASi nõukogu.



Lennuliiklusteeninduse juhtimisstruktuur
01.01.2022–31.12.2022



Lennuliiklusteeninduse üldkoosolek

Lennuliiklusteeninduse AS ei järgi alljärgnevaid HÜTi punkte.

Punkt 1.1.1. Igale aktsionärile tagatakse õigus osaleda üldkoosolekul, võtta üldkoosolekul sõna päevakorras esitatud teemadel ning esitada põhjendatud küsimusi ja teha ettepanekuid.

Punkt 1.2.1. Üldkoosoleku kokkukutsumise teade tehakse samaaegselt selle saatmisega aktsionäridele ja/või avaldamisega üleriigilise levikuga päevalehes kättesaadavaks ka emitendi veebilehel.

Punkt 1.2.3. Samaaegselt seaduses sätestatud üldkoosoleku kokkukutsumise tingimuste täitmisega avalikustab juhatus emitendi veebilehel päevakorraga seotud olulise teabe, mis on talle esitatud või muul viisil kättesaadav.

Punkt 1.2.4. Mõistliku aja jooksul enne üldkoosoleku toimumist avaldab nõukogu emitendi veebilehel enda ettepanekud päevakorras olevate teemade kohta.

Punkt 1.3.1. Üldkoosoleku juhatajaks ei valita nõukogu esimeest ega juhatuse liiget.

Punkt 1.3.2. Üldkoosolekul osalevad juhatuse liikmed, nõukogu esimees ning võimalusel ka nõukogu liikmed ja vähemalt 1 audiitoritest.

Punkt 1.3.3. Emitent teeb vastavate tehniliste vahendite olemasolul ning juhul, kui see ei ole talle liiga kulukas, üldkoosoleku jälgimise ja sellest osavõtu võimalikuks sidevahendite kaudu (nt internet).

Ülaltoodud HÜTi juhiseid ei järgita, kuna Lennuliiklusteeninduse ASi ainuaktsionär on Eesti Vabariik ning aktsionäri õiguste teostaja on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, mida esindab aktsionäride üldkoosolekul majandus- ja taristuminister. Aktsionäri õiguste teostamine ja esindaja volitused on sätestatud RVSiis ning üldkoosolekute toimumine ja sellel osalejad määratakse vajaduse järgi kooskõlastatult ainuaktsionäriaga.

27. aprillil 2022 toimus Lennuliiklusteeninduse korraline üldkoosolek, kus osalesid majandus- ja taristuminister, nõukogu esimees, juhatuse esimees ning üks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töötaja. Audiitor koosolekul ei osalenud. Koosolekust ei tehtud tehniliste sidevahendite kaudu ülekannet.

Üldkoosolekul andis juhatuse esimees ülevaate 2021. aasta majandustulemustest, eesmärkide täitmisest, toimunud välisaudititest ja riskijuhtimisest ning olulisematest arendustegevustest.

Nõukogu esimees andis ülevaate Lennuliiklusteeninduse nõukogu tööst 2021. aastal, kontrollikeskkonnast ning tasustamisest.

Korraline üldkoosolek kinnitas 2021. aasta majandusaasta aruande, tegi ettepaneku katta 2021. majandusaasta kahjum eelmiste aastate jaotamata kasumi arvelt ja otsustas dividende eelmiste perioodide jaotamata kasumi arvelt mitte maksta.

Korraline üldkoosolek kinnitas Lennuliiklusteeninduse 2022.–2024. majandusaasta audiitoriks audiitorühingu KPMG Baltics OÜ.

15. juunil 2022 kinnitati ainuaktsionäri otsusega Lennuliiklusteeninduse AS-i põhikirja uus redaktsioon ja nõukogu töökorraldus.

Lennuliiklusteeninduse nõukogu

Lennuliiklusteeninduse nõukogu koosneb põhikirja alusel neljast liikmest. Liikmed määratakse kolmeks aastaks ja nende tasu määrab üldkoosolek. Nõukogu ülesanne on jälgida ettevõtte strateegilisi eesmärke ja äriplaani ning juhatuse tegutsemist nende elluviimiseks. Nõukogu annab juhatusele

korraldusi ettevõtte sisekontrollisüsteemi tagamiseks ja nõusolekuid igapäevase majandustegevuse piiridest väljuvateks tehinguteks. 2022. aastal käis nõukogu koos seitsmel korral (2021. aastal seitsmel korral).

Nõukogu liikmed 01.01.2022–31.12.2022

Esimees



Kuldar Väarsi

Liikmed



Andres Uusma



Riina Varts



Sven Kirsipuu

Punkt 3.1.3. Nõukogu hindab korrapäraselt juhatuse tegevust emitendi strateegia elluviimisel, samuti hindab nõukogu emitendi finantsseisundit, riskijuhtimissüsteemi, juhatuse tegevuse õiguspärasust ning seda, kas emitenti puudutav oluline teave on nõukogule ja avalikkusele nõuetekohaselt teatavaks tehtud.

Nõukogu komiteede (auditikomitee, tasustamiskomitee jmt) asutamisel ja komiteedega seotud asjaolude muutmisel ei pea ettevõtte otstarbekaks avaldada oma veebilehel nende olemasolu, ülesandeid, koosseisu ja kohta, kuna ettevõttel on üks aktsionär ning nõukogu koosolekute protokollid edastatakse RVS-i alusel nii üldkoosolekule kui ka rahandusministrile.

Lennuliiklusteeninduse AS ei järgi HÜTi punkti 3.2.2, mille kohaselt on vähemalt pooled emitendi nõukogu liikmetest sõltumatud. Kui nõukogus on paaritu arv liikmeid, siis võib sõltumatuid liikmeid olla üks liige vähem kui sõltuvaid liikmeid. Nõukogus on põhikirja alusel 3–6 liiget. Lennuliiklusteeninduse nõukogu on neljaliikmeline. RVS § 81 lõike 1^a järgi lähtub osaluse valitseja nimetamiskomitee ettepanekust nõukogu liikmete valimiseks ja koosseisu suuruse määramiseks.

HÜTi punkti 3.2.5 kohaselt esitatakse alljärgnevalt andmed Lennuliiklusteeninduse nõukogu liikmetele 2022. aastal makstud tasu suuruse ja tasustamise korra kohta.

Nõukogu liikmete tööjõukulud kokku (töötasud sotsiaalmaksudeta) olid 31 250 eurot (2021. aastal 31 313 eurot).

Nõukogu tasustamise kord on sätestatud RVS §-s 85. RVSi alusel nõukogu liikmetele makstava tasu suuruse ja selle maksmise korra otsustab osaluse valitseja ainuaktsionärina, arvestades äriühingu spetsiifikat.

Lennuliiklusteeninduse nõukogu liikme tasu on 500 eurot kuus ja nõukogu esimehe tasu 1000 eurot kuus. Tasu makstakse nõukogu liikmele üks kord kuus. Nõukogu liikmele ei maksta tasu selle koosoleku toimumise kuu eest, mil ta nõukogu otsuste vastuvõtmisel ei osalenud.

Rahandusministri määrmuses „Riigi asutatud sihtasutuse nõukogu liikmete ning riigi osalusega äriühingu nõukogu organi töös osalevate nõukogu liikmete tasustamise kord ja tasude piirmäärad“ on sätestatud riigi asutatud riigi äriühingu ja sellise äriühingu, kus riigil on vähemalt otsustusõigus, nõukogu liikmetele nõukogu organi töös osalemise eest makstavate tasude piirmäärad ja tasustamise kord. Kooskõlas ülalnimetatud määrmusega lisandub nõukogu liikme tasule lisatasu nõukogu organi tegevuses osalemise eest. Lennuliiklusteeninduse nõukogu organ on auditikomitee. Nõukogu liikme auditikomitee tegevuses osalemise eest makstakse komitee liikmele tasu 25% nõukogu liikme tasust, komitee esimehe tasu võib moodustada kuni 37,5% nõukogu liikme tasust.

Punkt 3.3.2. HÜTi aruandes näidatakse ära majandusaasta jooksul tekkinud huvide konfliktid koos igakordsete lahendustega.

2022. aasta majandusaasta aruande koostamiseni ei ole Lennuliiklusteeninduse nõukogu liikmed teavitanud ettevõtjat ühestki teadaolevast huvide konfliktist.

Lahkumishüvitist ja teisi lisatasusid peale tasu nõukogu organi tegevuses osalemise eest Lennuliiklusteeninduse nõukogu liikmetele ei maksta.

Auditikomitee

Audiitortevõtte seaduse kohaselt on ettevõtte moodustanud auditikomitee, mis on nõukogu nõuandev organ ning mille ülesanne on nõukogu nõustamine järelevalvega seotud küsimustes, sealhulgas raamatupidamise korraldamise, välisauditi, sisekontrollisüsteemi toimimise, finantsriskide juhtimise ja tegevuse seaduslikkuse monitooringu kohta, samuti eelarve koostamise ja majandusaasta aruande kinnitamise kohta. Auditikomitee esitab oma ülesannetest olenevalt nõukogule ettepanekuid ja soovitusi.

Esimees



Sven Kirsipuu

Liikmed



Andres Uusma



Taivo Linnamägi

2022. aastal toimus neli auditikomitee koosolekut. Vaadati üle ja kiideti heaks 2021. majandusaasta aruanne. Koosolekutel käsitleti ettevõtte vahearuandeid, investeeringute kava, auditite käigus tehtud tähelepanekuid ja antud soovitusi ning esitati tulemused teadmiseks ettevõtte nõukogule. Audiitorettevõtte AS PricewaterhouseCoopers andis auditikomiteele ülevaate olulisematest tähelepanekutest ja esitas tähelepanekud ning ettepanekud riskijuhtimise ja kontrollisüsteemide kohta 2021. aasta majandusaasta aruande järelalusotsust andes.

Juhatus

Lennuliiklusteeninduse juhatus esindab ja juhib ettevõtte igapäevast majandustegevust iseseisvalt kooskõlas seaduste ja põhikirja nõuetega. Juhatus võib vastu võtta kõiki ettevõtte tegevusega seotud otsuseid ja teha iseseisvalt kõiki tehinguid, mis ei ole seaduse või põhikirja alusel üldkoosoleku või nõukogu pädevuses. Juhatus liikmete vastutusvaldkonnad ja tööülesanded on kirjeldatud juhatuse liikmete lepingutes.

Juhatus liige ning tehnika- ja äriarenduse valdkonna juht Jaanus Selge esitas lahkumisavalduse ja alates 1. novembrist 2022 jätkab Lennuliiklusteeninduse juhatus kolmeliikmelisena.

13. veebruaril 2023 esitas juhatuse liige ning lennuliikluse korraldamise valdkonna ja lennujuhtimise osakonna juht Üllar Salumäe nõukogule sooviavalduse tagasiastumiseks.

Esimees



Ivar
administratsioon ja tehnikavaldkond

Värk

Liikmed



Üllar Salumäe
lennujuhtimise valdkond
(kuni 31.03.2023)



Meelis Kruusmann
finants- ja äriarenduse
valdkond

2022. aastal pidas juhatus 19 koosolekut (2021. aastal 20 koosolekut).

HÜTi punkti 2.2.7 järgi esitatakse alljärgnevalt andmed 2022. aastal Lennuliiklusteeninduse ASi juhatuse liikmetele makstud juhatuse liikme tasude suuruse kohta ning kirjeldatakse lahkumishüvitiste ja lisatasude määramise süsteemi.

Lennuliiklusteeninduse juhatuse liikmetele tasuti 2022. aastal kokku 442 850 eurot (2021. aastal 384 077 eurot). 2022. aasta majandustulemuste eest makstava võimaliku preemia otsustab nõukogu pärast majandusaasta aruande kinnitamist. Juhatus liikmele makstava lisatasu ning lahkumishüvitise suuruse piirmäärad on sätestatud RVS § 86 lõigetes 2 ja 3, mille alusel ei või Lennuliiklusteeninduse ASi juhatuse liikmele makstava lisatasu suurus kokku ületada juhatuse liikme nelja kuu tasu. Seisuga 31. detsember 2022 on Lennuliiklusteeninduses kehtivate lepingute põhjal kohustus maksta juhatuse liikmetele tagasikutsumise korral hüvitist juhatuse liikme kolme kuu tasu ulatuses.

Lisatasu määramine peab olema põhjendatud ning arvestama Lennuliiklusteeninduse puhul loodud lisandväärtust ja turupositsiooni. Lahkumishüvitist võib maksta üksnes juhatuse liikme tagasikutsumisel nõukogu algatusel enne tema volituste tähtaja möödumist ning selle suurus ei või ületada juhatuse liikme kolme kuu tasu.

Juhtkond

Ivar Värk, juhatuse esimees, administratsioon ja tehnika

Üllar Salumäe, juhatuse liige, lennujuhtimise korraldamine

Meelis Kruusmann, juhatuse liige, finantsjuhtimine ja äriarendus

Kristjan Telve, ohutus ja kvaliteet

Chris-Helin Loik, personal ja koolitus

Kalmer Sütt, lennundusteave

Teve Rahula, äriarendus

Imbi Kivi-Sild, tehnika (alates 01.02.2023)

Teabe avaldamine

Lennuliiklusteenindus ei rakenda täielikult HÜTi punkti 5.

Mitterakendamise põhjus on Lennuliiklusteeninduse aktsionäride struktuur – Lennuliiklusteenindusel on üks aktsionär. Seega ei ole teabe avaldamine veebilehel tõhus ja otstarbekas aktsionäride teavitamise viis. Samuti ei ole seetõttu otstarbekas jagada kogu teavet ka inglise keeles.

Olenemata sellest, et HÜTi punkti 5 nõudeid täies ulatuses ei rakendata, saadab ettevõtte vajalikud aruanded aktsionärile otse ning avaldab veebilehel teavet, mis pakub või võib huvi pakkuda avalikkusele. Samuti rakendab Lennuliiklusteenindus HÜTi punktis 5.6 sätestatud hoolsuse ja läbimõelduse põhimõtet suhtlemisel ajakirjanduse ning teiste huvirühmadega.

Lennuliiklusteeninduse veebilehel avaldatakse igal juhul teave, mille avaldamise kohustus tuleneb kehtivatest õigusaktidest, sealhulgas riigivaraseadusest.

Finantsaruandlus ja auditeerimine

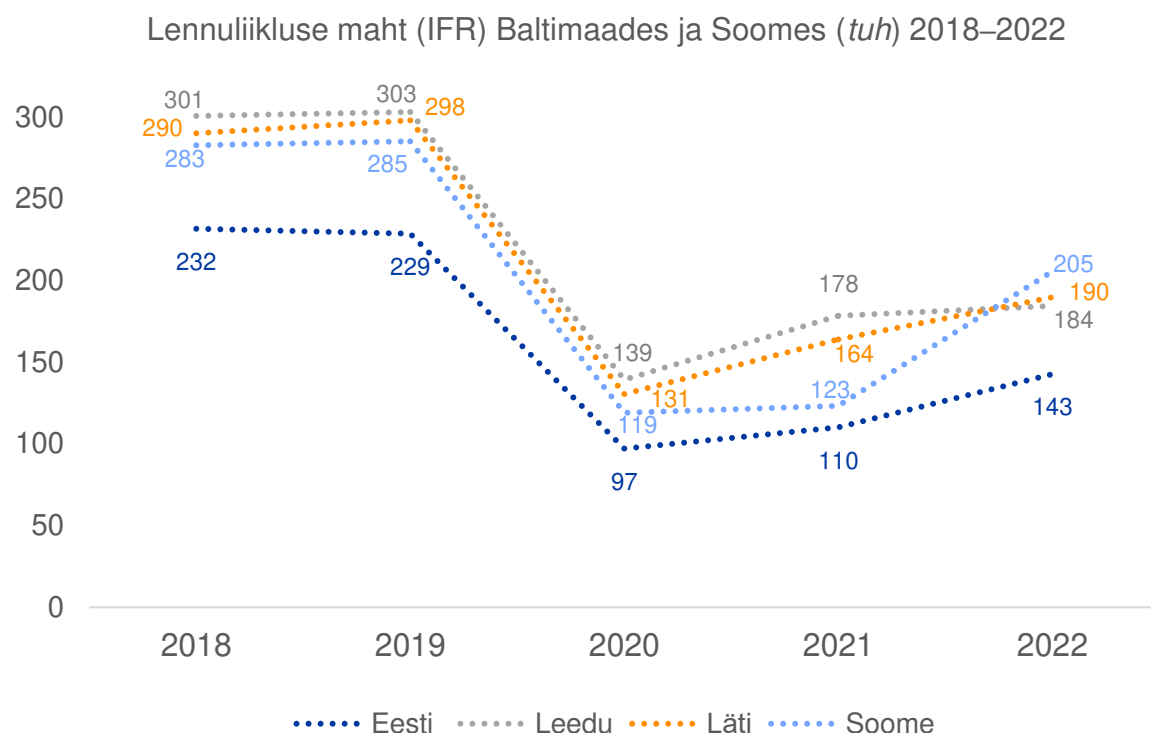
Punkt 6.2.3. Audiitorite rotatsiooni korraldamisel võtab emitent aluseks Finantsinspektsiooni 24. septembri 2003. aasta juhendi „Riikliku finantsjärelevalve teatud subjektide audiitorite rotatsioon“. Nimetatud soovituslikku juhendit ei jälgita ja audiitor nimetatakse kolmeks kalendriaastaks konkursi tulemuste alusel.

4 TURUÜLEVAADE JA LENNULIIKLUSE MAHT

Turuülevaade Euroopas ja naaberriikides

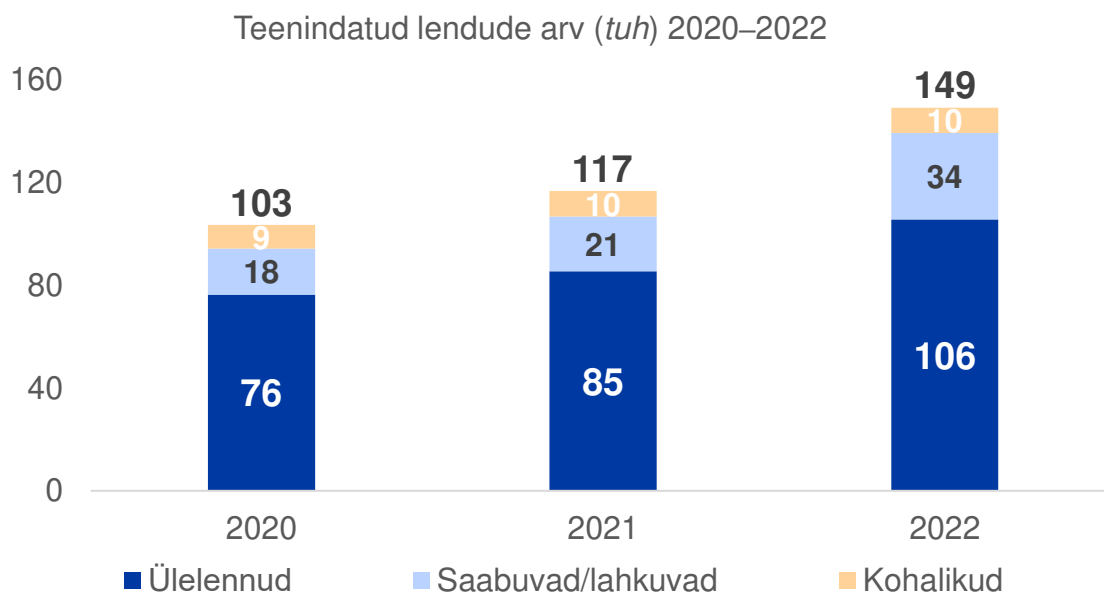
2020. ja 2021. aastal koroonaviiruse pandeemiast põhjustatud lennuliikluse vähenemise mõju hakkab taanduma ning lennuliikluse maht on Euroopas 2022. aasta jooksul peaaegu taastunud pandeemiaeelsele tasemele. 2022. aastal teenindati Euroopas 9,3 miljonit lendu, mis on 3,1 miljonit enam kui eelneval aastal, kuid siiski 1,8 miljoni võrra vähem (–17%) kui 2019. aastal.

Meie regioonis ja naaberriikide lennundusturul avaldab jätkuvalt suurt mõju Venemaa alustatud agressioonisõda Ukraina vastu. Venemaa õhuruumi sulgemine Euroopa lennufirmadele tähendab Aasia ja Euroopa vahelise liikluse vähenemist, samuti on Aasia-suunaline lennuliiklus Ida- ja Põhja-Euroopa õhuruumist eemale suunatud. Lisaks avaldab negatiivset mõju Hiina majanduslik väljavaade: riigis majandus jahtub, Hiinat räsib kinnisvarakriis, tarbijad vähendavad kulutusi ja ka Hiina päritolu lennufirmad vähendasid Euroopa-suunalisi lende. Nende tegurite tõttu oli Eesti lennuliikluse 2022. aasta maht üle kolmandiku võrra väiksem kui kriisieelsel 2019. aastal. See tähendab, et nõudlus aeronavigatsiooniteenuste järele on olnud samuti väiksem.

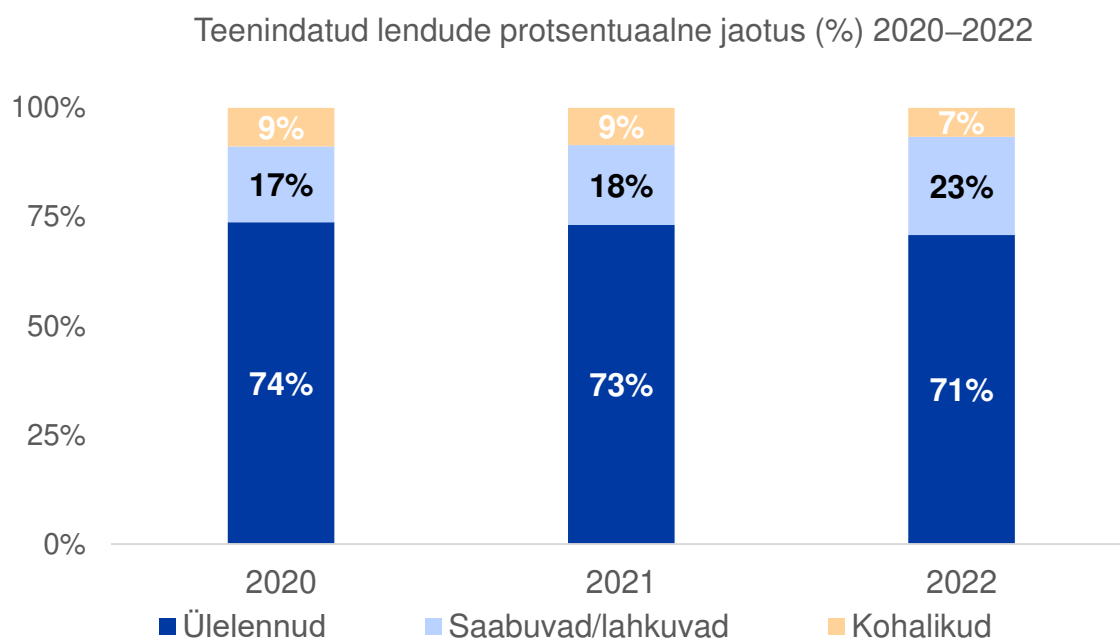


Eesti lennuliikluse IFRi mahuks kujunes 2022. aastal 143 tuhat lendu (võrreldes 2021. aastaga kasv 33 tuhat lendu ehk 30%). Balti riikide ja Soome võrdluses näitas kõige suuremat kasvu nii absoluutnumbrites kui ka protsentuaalselt Soome ning lennuliikluse mahuks kujunes 205 tuhat lendu (võrreldes 2021. aastaga kasv 82 tuhat lendu ehk 67%). Läti lennuliikluse mahuks kujunes 2022. aastal 190 tuhat lendu (võrreldes 2021. aastaga kasv 26 tuhat lendu ehk 16%). Leedu lennuliikluse mahuks kujunes 2022. aastal 184 tuhat lendu (võrreldes 2021. aastaga kasv 6 tuhat lendu ehk 3%).

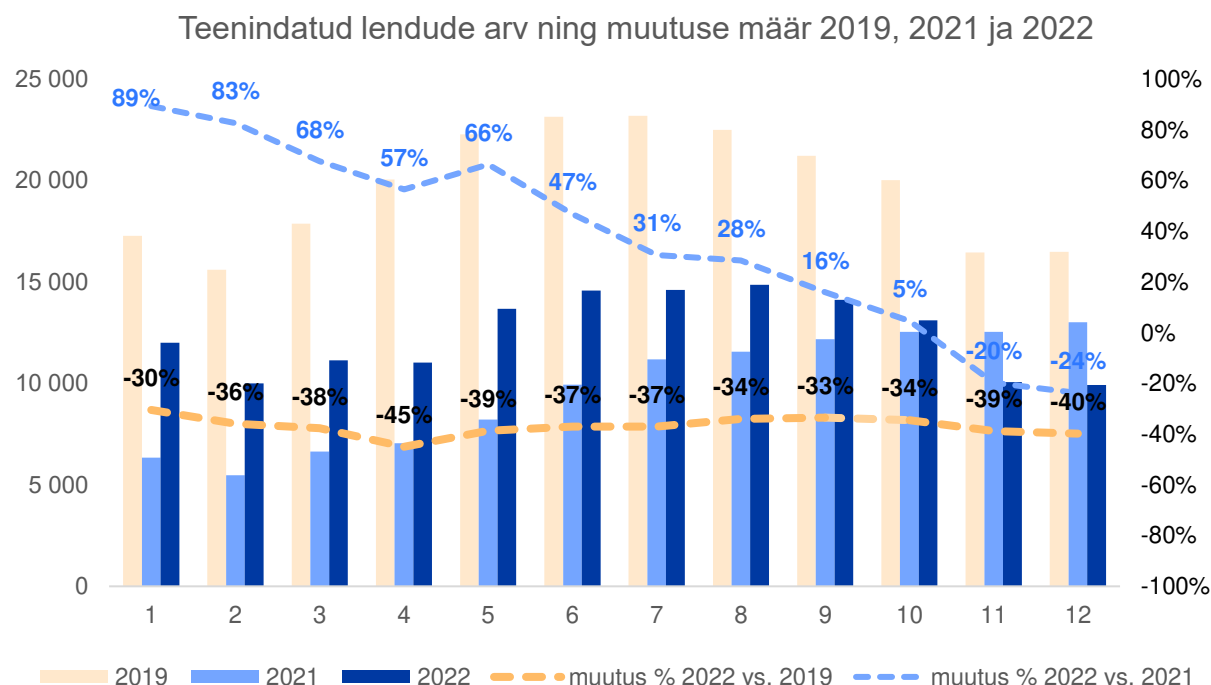
Eesti õhuruumis teenindatud lendude arv kokku kasvas 2022. aastal 28% (2021. aastal 13%). Arvestades nii instrumentaal- (IFR) kui ka visuaallennureeglite (VFR) alusel toimunud lendude mahtu, teenindati kokku 149 tuhat lendu (2021. aastal 117 tuhat). Võrreldes varasema aastaga suurenes lendude maht nii ülelendude (2021. aastaga võrreldes +24%) kui ka saabuvate/lahkuvate lendude puhul (2021. aastaga võrreldes +58%), kohalikke lende teenindati sarnasel tasemel (2021. aastaga võrreldes –1%).



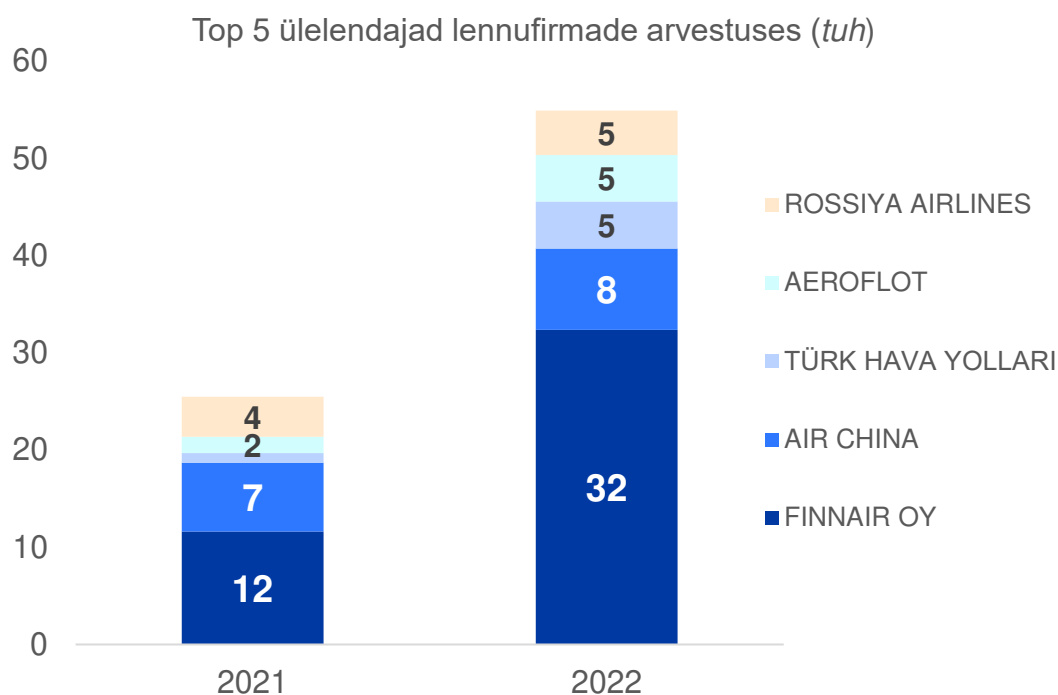
Teenindatud lendude mahust 71% moodustavad Eestist ülelennud, saabuvate/lahkuvate lendude osakaal on 22% ja kohaliku liikluse osa 7%.



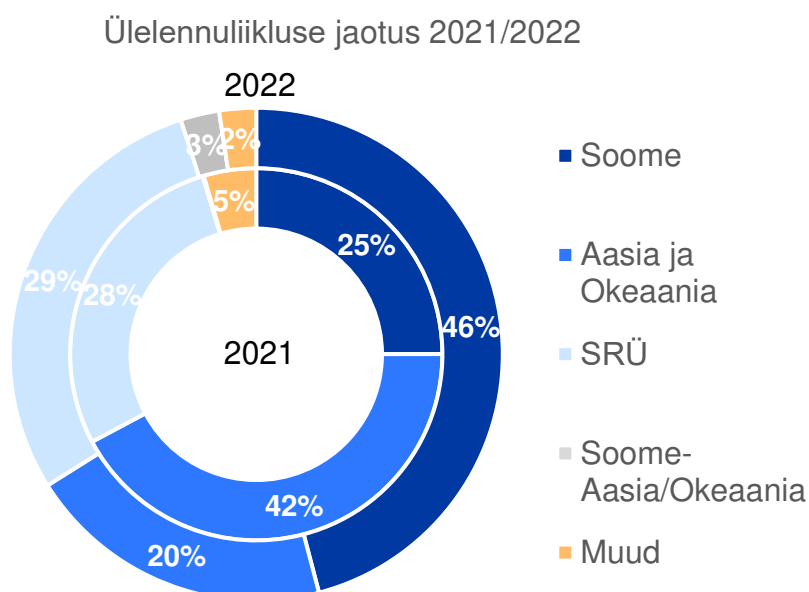
Lennuliikluse maht oli 2022. aastal kuude arvestuses sama mustriga nagu enne koroonapandeemia puhkemist: suvekuudel oli maht suurem. Kõige tihedama liiklusega kuuks osutus juuni, mil teenindati keskmiselt 486 lendu päevas, ja tihedaima liiklusega päeval teenindati kokku 539 lendu.



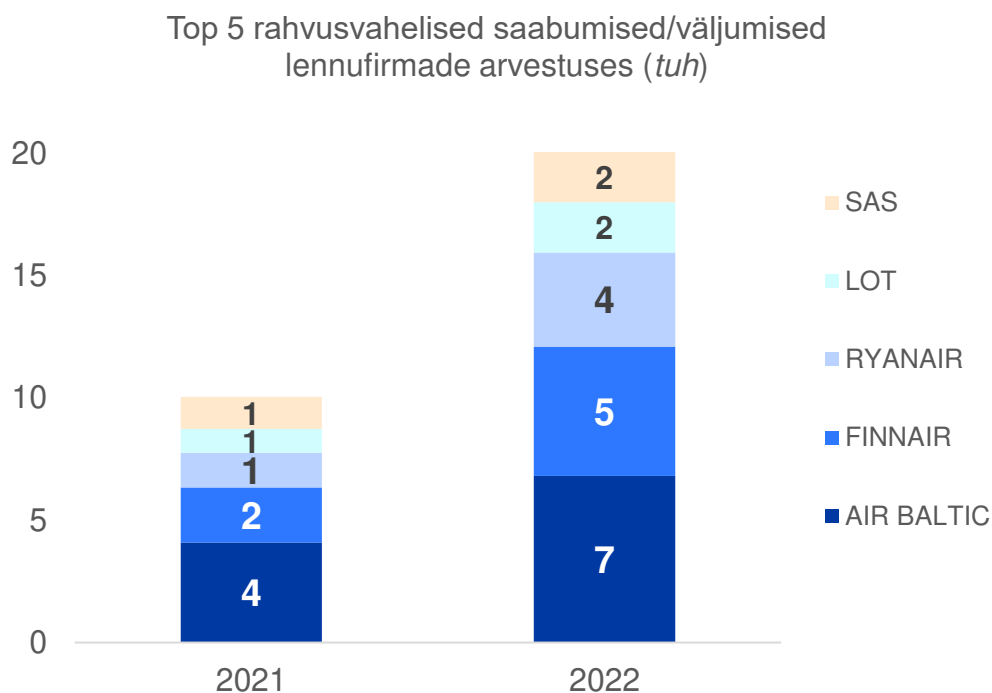
Ettevõtte suurim klient teenindatavate lendude arvu poolest oli 2022. aastal ülelendude arvestuses jätkuvalt Finnair (31% ülelendude koguarvust), millele järgnesid Air China International (8%), Türk Hava Yollari (5%), Aeroflot (5%) ja Rossiya Airlines (4%).



Ülendlennuliiklusest toimus 46% Soome suunas, 29% SRÜ riikide suunas, 20% Aasia/Okeaania suunas ja 5% moodustasid muud sihtkohad.

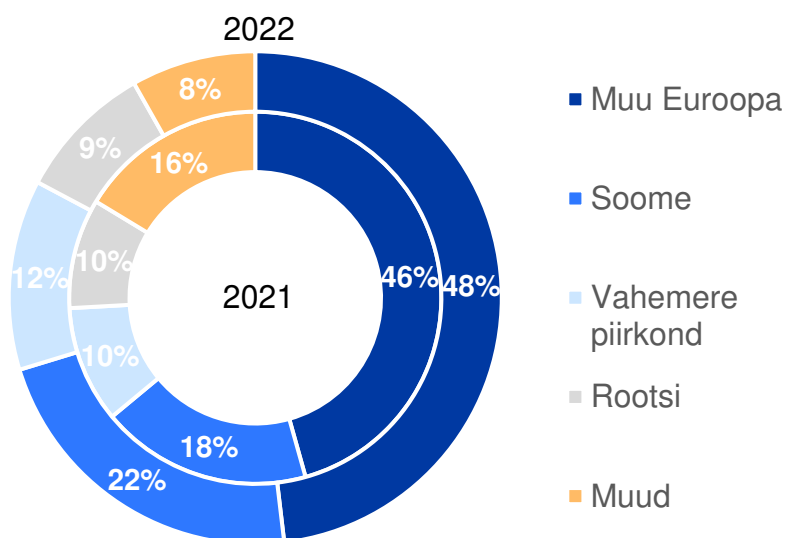


Üle poole Eesti lennuväljadele ja lennuväljadelt toimunud rahvusvahelistest lendudest opereeris neli lennuoperaatorit. Ettevõtte suurim klient Tallinna lennujaamas on endiselt Air Baltic, kellele järgnesid Finnair, Ryanair, LOT ja Scandinavian Airlines. Eelnimetatud operaatorite lennud moodustasid vastavalt 20%, 16%, 12%, 6% ja 6% Eesti lennuväljadel opereeritud lendude koguarvust.



Tallinnasse ja Tallinnast teenindatud lendudest toimus 48% Euroopa, 22% Soome ja 12% Vahemere suunas ning ülejäänud 18% teistes suundades.

Tallinnasse ja Tallinnast lendude jaotus 2021/2022



5 MAJANDUSTULEMUSED

Finantsnäitajad 2021–2022, eurodes

	2022	2021
Müügitulu	15 683 553	17 105 141
Käibe muutus	–8,3%	20,9%
EBITDA	–926 780	2 205 372
Ärikasum	–4 690 047	–3 199 324
Maksueelne kasum	–4 880 429	–3 454 185
Puhaskasum/-kahjum	–4 880 429	–3 454 185
Puhaskasumi muutus	–41%	47%
Müügitulu töötaja kohta	89 111	97 188
EBITDA marginaal	–6%	13%
Maksueelse kasumi marginaal	–31%	–20%
Puhasrentaablus	–31%	–20%

Omakapitali osakaal	46%	50%
Omakapitali rentaablus (ROE)	−30%	−23%
Varade tootlus (ROA)	−15%	−9%
Maksevõime kordaja	0,5	2,9
Võlakordaja	0,5	0,5
Keskmine töötajate arv	176	176

EBITDA = kasum enne finantstulusid ja -kulusid, dividendide tulumaksu ning amortisatsiooni

EBITDA marginaal = EBITDA / müügitulu × 100%

Maksueelse kasumi marginaal = maksueelne kasum / müügitulu × 100

Puhasrentaablus = puhaskasum / müügitulu × 100%

Müügitulu töötaja kohta = müügitulu / keskmine töötajate arv

Omakapitali osakaal = omakapital / bilansimaht × 100%

Omakapitali tootlus (ROE) = puhaskasum / keskmine omakapital × 100%

Varade tootlus (ROA) = puhaskasum / keskmine varade maht × 100%

Maksevõime kordaja = käibevarad / lühiajalised kohustused

Võlakordaja = kohustused kokku / bilansimaht

Tulemuslikkuse kava ja ühikuhinnad

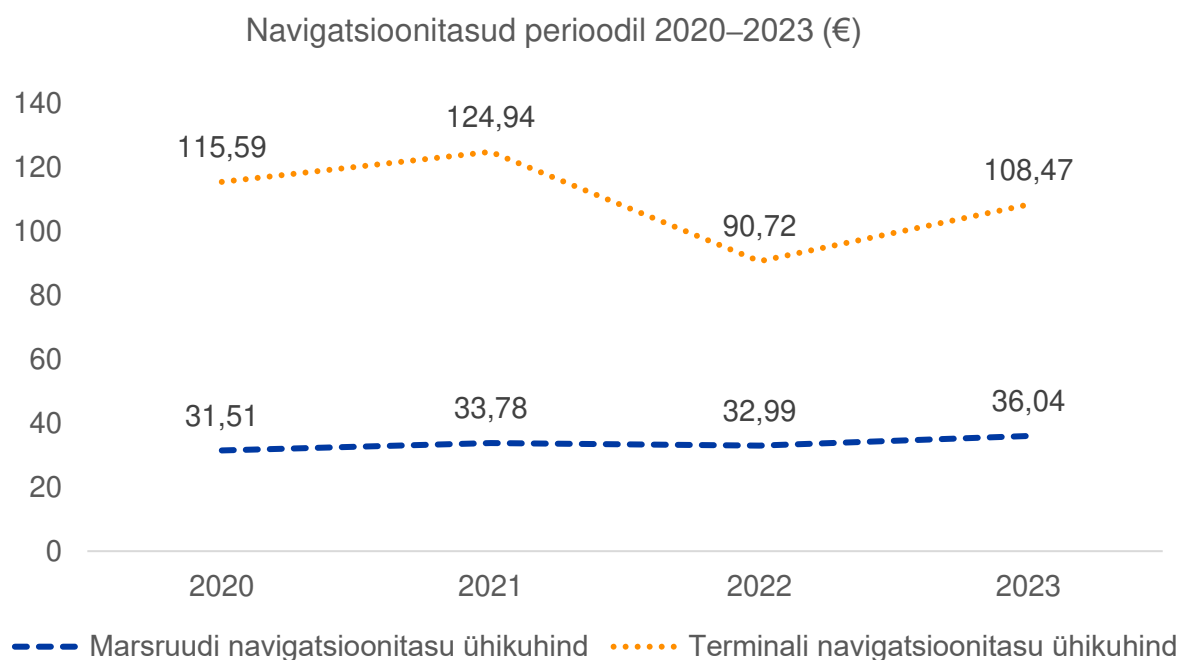
Muudatused Lennuliiklusteeninduse ASi navigatsiooniteenuste ühikuhindades

Aeronavigatsiooniteenuste tasude ühikumäärad arvutatakse kooskõlas komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/317, milles sätestatakse ühine aeronavigatsioonitasude süsteem.

Teenuste tariifid korrigeeritakse ja kooskõlastatakse regulatsiooni alusel igal aastal õhuruumi kasutajate esindajatega (IATA jt) laiendatud komitees. Komisjoni 3. novembri 2020. aasta rakendusmääruse (EL) 2020/1627 (COVID-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024)) kohaselt võimaldati 2020.–2021. aasta ühikumäärasid suurendada jaotatuna alates 2023. aastast viiele kalendriaastale ehk aastatel 2020–2021 hinnad sisuliselt külmutati.

Marsruudi navigatsioonitasu muutus uue tulemuslikkuse kava tõttu aastateks 2020–2024 ning alates 1. jaanuarist 2022 oli ühikuhinnaks 32,99 eurot. Aasta varem oli see 33,78 eurot. Kehtiva hinnaregulatsiooni tõttu muutis ettevõtte marsruudi navigatsiooniteenuse ühikuhinda ka 2023. aastaks. Uus ühikuhind on 36,04 eurot.

Terminali navigatsiooniteenuse ühikuhind oli 2022. aastal 90,72 eurot, aasta varem oli see 124,94 eurot. Alates 1. jaanuarist 2023 on terminali navigatsiooniteenuse ühikuhind 108,47 eurot.



Tulud ja kulud

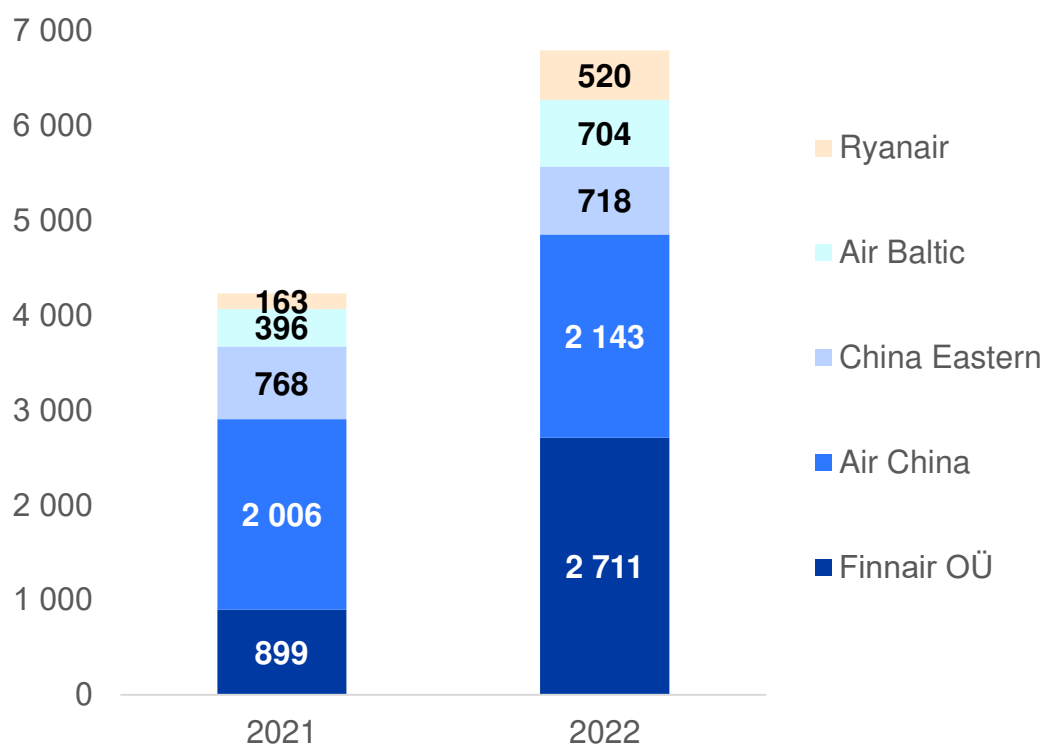
Ettevõtte igapäevategevust ja majandustulemust mõjutas märgatavalt Venemaa alustatud sõda Ukrainas ning Euroopa Liidu ja Venemaa vastastikku kehtestatud sanktsioonid. Sanktsioonide kehtestamine tõi kaasa Euroopa-Aasia-suunalise lennuliikluse ja navigatsiooniteenuse tulude märgatava vähenemise ning teenindatud lendude maht jäi võrreldes kriisieelse 2019. aastaga üle kolmandiku võrra väiksemaks.

Ettevõtte äritulud koosnevad müügitulust (st tulu aeronavigatsiooniteenuste osutamisest) ning muudest ärituludest. Ettevõtte põhitegevuse tulu ehk tulud marsruudi ja terminali navigatsioonitasudest katavad sealhulgas riigi kantud kulud aeronavigatsiooniteenuste osutamiseks.

Lennuliiklusteeninduse 2022. aasta äritulud kokku olid 16,1 miljonit eurot (2021. aastal 17,8 miljonit eurot), ettevõtte 2022. aasta müügitulu oli sealjuures 15,7 miljonit eurot (2021. aastal 17,1 miljonit eurot), kahanedes aastaga 8%. Müügitulude vähenemine on seotud Ukrainas toimuvast sõjast tingitud sanktsioonide kehtestamisega.

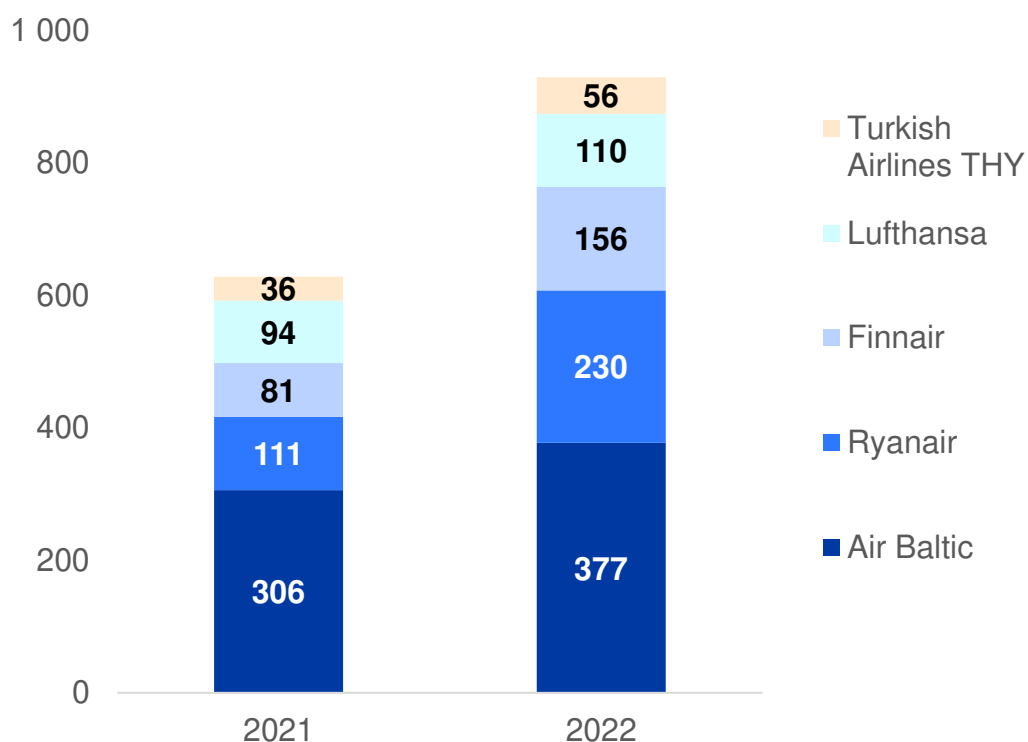
Marsruudi navigatsiooniteenuse müügitulud moodustavad peamise osa müügituludest, 2022. aastal 90%. Marsruudi navigatsiooniteenuse tulu teeniti 2022. aastal võrreldes eelneva aastaga 10% vähem. Suurimaks marsruudi navigatsiooniteenuse müügituluga kliendiks kujunes Finnair (2021. aastal +202%)

Marsruudi navigatsiooniteenuse top 5 kliendi tulu (tuh €)



Terminali navigatsiooniteenuse tulu teeniti 2022. aastal võrreldes eelneva aastaga 15% rohkem. Suurimaks marsruudi navigatsiooniteenuse müügituluga kliendiks kujunes Air Baltic (2021. aastal +23%).

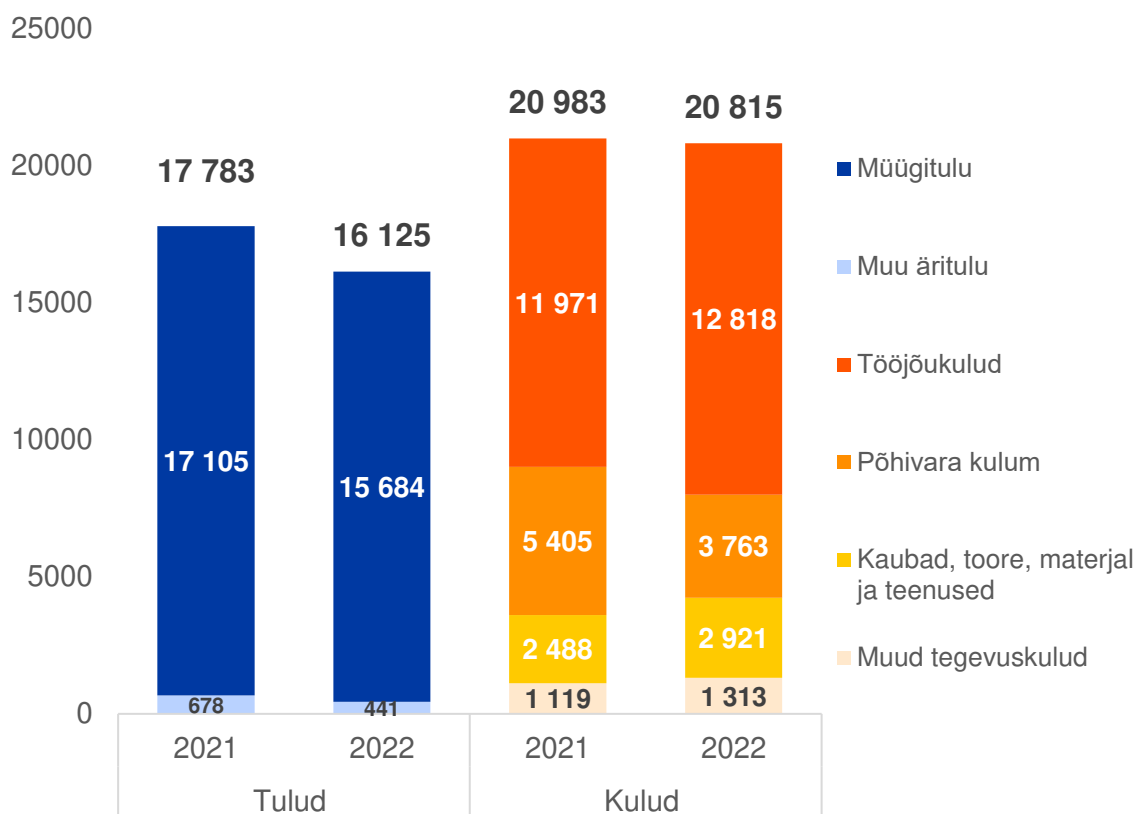
Terminali navigatsiooniteenuse top 5 kliendi tulu (tuh €)



Ettevõtte ärikuludest moodustavad enamiku kuludest püsikulud. Ärikulud vähenesid 2022. aastal 1%, ulatudes 20,8 miljoni euron (2021. aastal 21 miljonit eurot). Tööjõukulud moodustasid 2022. aastal kokku 12,8 miljonit eurot (2021. aastal 12 miljonit eurot) ning kasvasid võrreldes 2021. aastaga 7%. Põhivara amortisatsioonikulud kahanesid aastaga 1,6 miljonit eurot (–30%).

Finantstulud ja -kulud kokku olid 2022. aastal 190 tuhat eurot (2021. aastal 255 tuhat eurot)

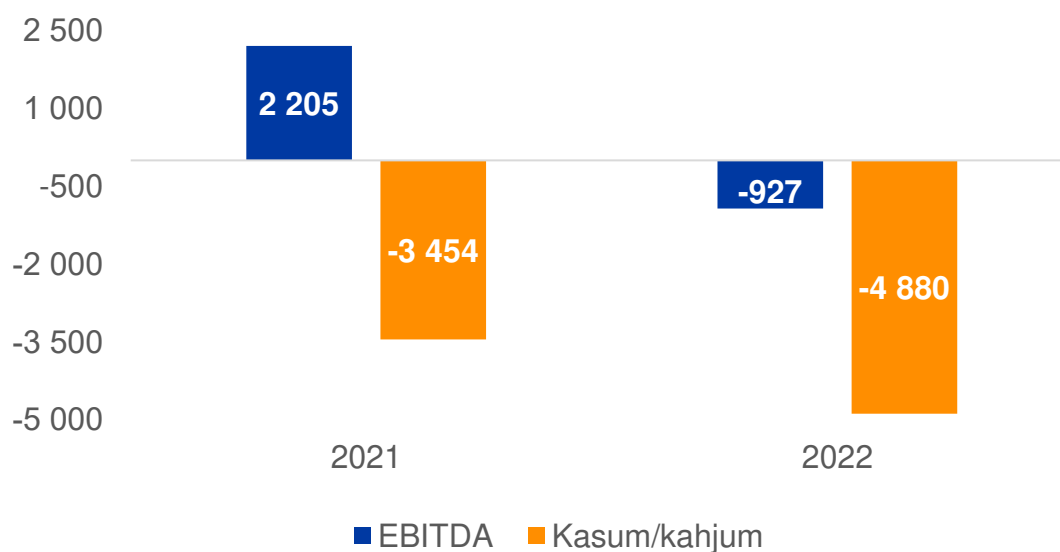
Äritulud ja -kulud (tuh €)



Kasumlikkus

Ettevõtte 2022. aasta ärikasum enne põhivara kulumit (EBITDA) oli –927 tuhat eurot ehk 3,1 miljoni euro võrra väiksem kui eelmisel aastal samal perioodil. Puhaskahjum suurenes 2022. aastal 4,9 miljoni euroni, aasta varem oli see samal perioodil 3,5 miljoni eurot.

EBITDA ja puhaskasum (tuh €)



Investeeringud

2022. aastal investeeriti materiaalsesse ja immateriaalsesse varadesse kokku 4,6 miljonit eurot (2021. aastal 2,8 miljonit eurot), maht suurenes aastaga kokku 64%.

Lennuliiklusteeninduse ASi varade maht oli aasta lõpu seisuga 29,3 miljonit eurot, vähenedes aasta algusega võrreldes 7,6 miljoni euro võrra (–21%). Omakapital moodustas 13,6 miljonit eurot.

Majanduslik lisaväärtus

Et täiustada ettevõtte majandustulemuste hindamist, kasutab ettevõtte juhatus majandusliku lisaväärtuse mõõtmist. Kui tavaliselt piirduakse kasumiaruande koostamisega ja selle põhjal hinnangute andmisega, siis majandusliku lisaväärtuse arvestamisel võetakse arvesse ka omakapitali kasutamise kulu. Majandusliku lisaväärtuse sisuks ongi omanikule üle tema nõutava taseme teenitud kasum:

majanduslik lisaväärtus = puhaskasum – omakapital × omakapitali hind

Arvestades ettevõtte riskitaset, maailma teiste teenuseosutajate omakapitali hinnana käsitletud näitajaid ja omaniku seisukohti, on ettevõttes omakapitali nõutavaks tulumääraks tulemuslikkuse kava kolmandale perioodile arvestatud 7,3% (eelmisel tulemuslikkuse kava perioodil ehk 2015.–2019. aastal 8,9%).

Põhiteenuste kaupa kujunes majanduslik lisaväärtus alljärgnevalt:

2022

	Marsruudi navigatsiooni- teenus	Terminali navigatsiooni- teenus	Muud teenused	Kokku
Tulud	14 088 751	1 655 161	381 643	16 125 555
Ärikulud	18 745 460	2 235 324	25 199	21 005 983
Kapitaliga seotud kulud	963 168	232 512	433	1 196 113
Majanduslik lisaväärtus ettevõtte tasandil	–5 619 877	–812 675	356 011	–6 076 541
Riigi kulud	6 459 093	370 791		6 829 884
Majanduslik lisaväärtus riigi tasandil	–12 078 970	–1 183 466	356 011	–12 906 425

2021

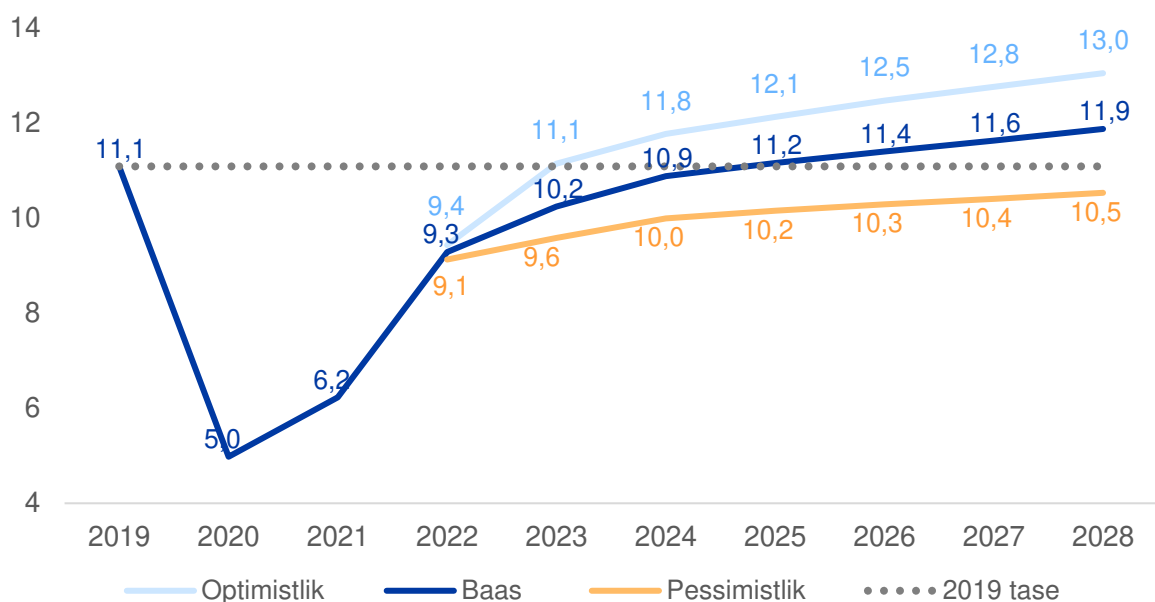
	Marsruudi navigatsiooni- teenus	Terminali navigatsiooni- teenus	Muud teenused	Kokku
Tulud	15 740 164	1 445 786	598 066	17 784 016
Ärikulud	16 588 497	4 376 602	17 509	20 982 608

Kapitaliga seotud kulud	1 327 494	305 336	5 851	1 638 681
Majanduslik lisaväärtus ettevõtte tasandil	-2 175 827	-3 236 152	574 706	-4 837 273
Riigi kulud	5 850 068	325 761		6 175 829
Majanduslik lisaväärtus riigi tasandil	-8 025 895	-3 561 913	574 706	-11 013 102

Väljavaated 2023. aastaks

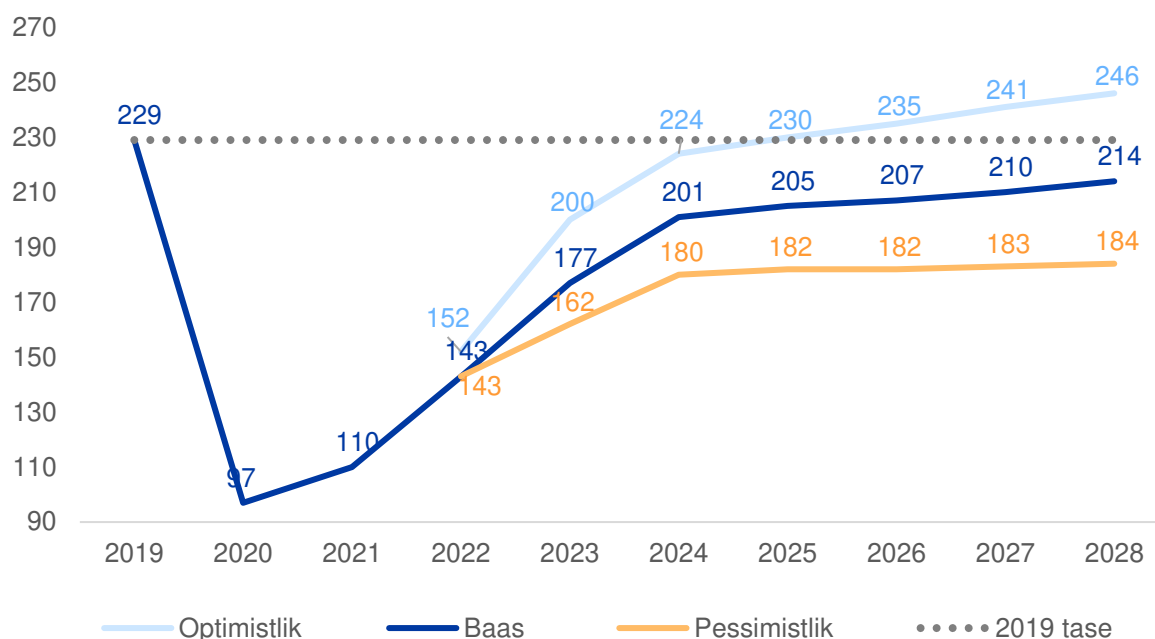
2023. aasta tegevuste planeerimisel ja sihtide seadmisel oleme taas keerulises olukorras. 2022. aasta oktoobris uuendas EUROCONTROL (STATFOR) prognoose perioodiks 2023–2028. Prognoosi kohaselt taastub Euroopa lennuliiklus 2019. aasta tasemele alles pärast 2024. aastat.

Euroopa IFR-lendude Statfori prognoos 2022–2028 (lend mln)



Eestis ning ka Lätis, Leedus ja Poolas oodatakse liikluse taastumist 2019. aasta tasemele aeglasemas tempos, kuna Venemaa sissetung Ukrainasse põhjustas nende riikide lendude arvu märkimisväärse vähenemise võrreldes teiste Euroopa riikidega. Seega lennuliikluse prognoos Eesti kontrollitavas õhuruumis ülelennuliikluse mahu kiiret taastumist ette ei näe ja liiklusmaht võib 2023. aastal jääda väiksemaks, kui see oli aastal 2011.

Eesti IFR-lendude Statfori prognoos 2022–2028 (lend tuh)



Viimase lennuliikluse prognoosiga käib kaasas ka õige pisut optimistlikum stsenaarium, mis sisaldab ootusi reisilennuliikluse taastumiseks Hiina ja Euroopa lennujaamade vahel, teenindatuna Hiina lennuettevõtete poolt. Sellise liikluse taastumisel peaks olema positiivne mõju lennuliiklusele läbi Eesti õhuruumi ja seega ka ettevõtte rahavoogudele.

Kui vaadata suuremat pilti, siis seis maailmamajanduses on lähiajal keeruline. Jätkuvalt kõrged energiahinnad, inflatsioon, surve palgakasvuks ja karmim rahapoliitika intresside tõstmise kaudu võib tuua kergemat sorti majanduslanguse. Kõik need tegurid mõjutavad ka ettevõtet ning suurendavad riske. Eesti hinnakasv on püsinud euroala keskmisest kiirem peamiselt energia ja toiduainete kallinemise tõttu, olles 2022. aastal 19,4%. Eesti Panga hinnangu kohaselt 2023 aastal inflatsioon aeglustub, kuid prognoos on jätkuvalt kõrge, ulatudes 9,3%ni. Samuti on palgakasv olnud viimastel aastatel kiire, ulatudes 2022. aastal 8,9%ni. 2023. aastal palgakasv jätkub, Eesti Pank prognoosib 8,7% tõusu.

Määramatust on endiselt palju ja aasta algus ei ole paljulubav. 2023. aasta esimesel kuul vähendasid lennufirmad lendude mahtu. Kuigi pandeemiaga seotud ebakindlus on taandumas, on geopoliitilised pinged seevastu suurenenud ning nende mõju lennuliikluse voogudele on märgatav. Käesoleval aastal jäävad lennunduse kõige suuremaks mõjutajaks jätkuvad sanktsioonid, mis tulenevad Venemaa agressioonsõjast Ukraina vastu. Kokkuvõtvalt on majanduskeskkond väga volatiilne ning pikemaajalisi prognoose on raske teha.

6 TEENUSED JA VALDKONNAD

6.1 Lennuliikluse korraldamine

2022. aasta oli lennuliikluse korraldamise ja lennujuhtimise valdkonnas suurte ebakõlade aasta. 2021. aasta COVID-19 piirangute järgsel perioodil tõusule pööranud liiklusmaht sai märkimisväärse tagasilöögi Ukrainas alanud sõja ja kehtestatud sanktsioonidest tõttu. Kui Euroopa keskosas jõudis liiklusmaht 2019. aasta tasemele ning kohati isegi ületas seda, siis Soome, Poola ja Balti riikide lennuliiklus jäi sellele kasvule märkimisväärselt alla.

Kogu liikluse maht Eesti õhuruumis oli COVID-19 kriisieelse 2019. aastaga võrreldes 37% võrra väiksem. Venemaa - Ukraina sõjast tulenevate sanktsioonide tagajärjel on märgatavalt kasvanud lennuliikluse maht rahvusvaheliste vete kohal asuvas õhuruumis, mis kuulub meie vastutusalasse. Positiivse külje pealt taastus lennuliiklus Tallinna lennuväljal prognoositust paremini: saabuvate ja lahkuvate lendude maht kasvas 12 268 lennu võrra ehk 57,6% (2021. aastal +58%).

Alates 2017. aastast on meie peamise teenuse ehk lennujuhtimise teenuse efektiivsuse näitaja olnud langustrendis. Lennujuhtimise osakond on ettevõttes kõige suurem ja seega on mõju majandusnäitajatele märkimisväärne. Efektiivsuse suurendamiseks alustati 2022. aastal lennujuhtimise osakonna tööjõu haldamise süsteemi välja töötamise projektiga, mille raames tehti süvaintervjuud lennujuhtidega. Projekti tulemina valmib praegustele tingimustele vastav lennujuhtide tööjõuhaldamise süsteem, paraneb tööjõuplaneerimine ja paindlikkus, otsesed kulud vähenevad ja teenus muutub tõhusamaks. Uue tööjõu planeerimise mudeli rakendamine on planeeritud aastaks 2023.

Tuleviku tegevustes peame arvesse võtma lennuliikluse kasvu prognoose. Samuti tuleb lennujuhtimise osakonna tööde planeerimisel pöörata erilist tähelepanu võimalikule militaarlendude mahu kasvule Balti regioonis, mis on seotud Ukraina ja Venemaa vaheliste pingetega.

6.1.1 Lennundusteabe osakond

Aeronavigatsiooniteabe teenuse eesmärk on ohutuks, kvaliteetseks ja regulaarseks lennuliikluseks vajaliku teabe (aeronavigatsiooniteabe ja -andmete) kogumine, töötlemine ning edastamine. Nõuetekohase kvaliteediga õigeaegsed aeronavigatsioonilised andmed ja teave on vajalikud, et tagada ohutu lennuliiklus.

Erinevad projektid toetavad üleminekut aeronavigatsiooniteabe teeninduselt aeronavigatsiooniteabe korraldusele, mis tähendab üleminekut tootepõhiselt teenuselt aeronavigatsiooniteabe haldamisele digitaalse andmevahetuse teel.

2022. aastal jätkusid aeronavigatsiooniteabe süsteemide CADAS uuendamistööd, leping sõlmiti 2019. aasta lõpul. Viimased tärned ja tööde lõpp on planeeritud 2023. aasta teise poolde. Märkimisväärse muutusena, nii meile kui ka arendajale, läksime nn kosumudelilt (ingl *waterfall*) üle agiilsele tarkvaraarenduse mudelile, kuna varem kasutatud tööprotsess ei sobinud sellele arendusele.

2020. aastal alustasime koos arendajaga tegevusi selle nimel, et meie aeronavigatsioonilise informatsiooni andmebaas (Aeronautical Information Management DataBase – AIMDB) hakkaks korralikult suhtlema EUROKONTROLi vastava andmebaasiga (European AIS Database Static Data Operations – EAD SDO). 2022. aastal ei pidanud me enam oma andmeid kahte eraldi andmebaasi sisestama ja AIMDB süsteemis töötab kahe andmemudeli konverteerimine sünkroniseeritult. AIMDBs

andmete muutmisel muudetakse need automaatselt ära ka EAD SDO andmebaasis. Järgmise sammuna toimub üleminek EAD SDO andmebaasist EAD SDD (European AIS Database Static and Dynamic Data) andmebaasi. Selleks alustati ettevalmistusi 2022. aastal, loodi vastav meeskond, telliti vajalikud arendused tarkvaraarendajalt ja EUROCONTROLiga lepidi kokku ülemineku ajakava. SDD andmebaasis kasutusel olev andmemudel loob võimaluse digiNOTAMi kasutuselevõtuks, kuna võimaldab lisada ajutise info kehtivusaega. Lisaks saab sisestada rohkem ja detailsemat staatilist infot, mis laiendab andmete visualiseerimise võimalusi. Ülemineku tulemusena ei ole vaja andmeid enam konverteerida, sest SDD kasutab AIMDBga sama andmemudelit, samuti on andmete vahetamine EADga palju paindlikum. Ülemineku tähtaeg on 7. september 2023.

27. jaanuaril 2022 läksime FINESTi projekti raames üle Fintraffic Air Navigation Services Oyga (Fintraffic ANS) ühtlustatud tööprotsessidele. Suurima muudatusena tähendas see lennujuhtidelt teatud ülesannete üle toomist lennuinfo gruppi FDA (Flight Data Assistant) positsioonile, et ühtlustada nii Lennuliiklusteeninduse kui ka Fintraffic ANSi lennujuhtimisega seonduvad protsessid.

Alates Venemaa sissetungist Ukrainasse 24. veebruaril 2022 puudub OLDI ühendus ja koostöökontakt Peterburi lennujuhtimisüksusega. Kui varem toimus andmevahetus automaatselt, siis nüüd tuleb FDA positsioonil arvestusteateid vastu võtta suuliselt ning sisestada käsitsi Topsy süsteemi. See on omakorda kaasa toonud palju suurema halduskoormuse.

2022. aastal jätkus koostöö Estonian Autosport Events MTÜga seoses WRC Rally Estonia 2022 korraldamisega. Lennuliiklusteeninduse ülesanne on aidata WRC etapi korraldajal tagada ohutu lennuliiklus rallialal.

Valmistame ette alade kaardid, abistame AIP lisa avaldamise ettevalmistamisega, kirjeldame platsidele ohutu maandumise ja alas ohutu lendamise protseduurid. Lennundusteabe osakonna ülesanne on tagada side ralli keskuse ja õhusõidukite vahel, ralli keskuse mehitamine lennujuhtidega, kes vajaduse korral aitavad korraldajal lendamisega seonduvat reguleerida. Vahetult enne rallit toimub pilootide брифинг, kus tutvustatakse ralli ajal ja ralli alas lendamiseks olulist infot. Kogu lendajale vajalik teave koondatakse teatmikku „Rally Estonia Helicopter Guide“, mis tehakse asjaosalistele kättesaadavaks nii elektroonselt kui ka paberkuul.

6.2 Tehnika- ja äriarendus

6.2.1 Tehnikaosakond (digitaliseerimine)

2022. aastal valmis koostöös Flowit Estonia OÜga digitaliseerimiskava, mis annab meile olulise teadmuse protsesside parendamiseks LEAN-meetodil, praegustest kitsaskohtadest ning IT-süsteemide targemaks arendamiseks. Kava loomisel kaardistati üle 200 olulise protsessi just infosüsteemide ja digitaliseerimise vaates.

Järgmise sammuna kavandatakse protsesse optimeerida ja seejärel teha vajalikud IT-arendused, süsteemide liidestamised ning automatiseerimised. Tegevuste eestvedamiseks ja koordineerimiseks on äriarenduse osakonda loodud protsessijuhi ametikoht.

Veebruaris 2022 rakendus ühtse õhuruumi ettevalmistusena loodud ühendus (1FDP) Soomega. See oli ettevalmistavaks tegevuseks FINESTi koostöö raames piiriülese lennujuhtimisteenuse osutamiseks.

2022. aastal loodi irdtorniprojekti raames tehniline võimekus Tallinna keskusest Kuressaare ja Tartu lennuväljal lennuinfoteenuse osutamiseks. Detsembris 2021 alustati Lennuliiklusteeninduses asuvas

irdtornikeskuses Kuressaare süsteemi mooduli paigaldustöödega ning 2022. aasta veebruari lõpuks jõudis video otsepilt Kuressaarest Tallinna keskusesse. Aprillis jätkusid ettevalmistustööd Tartu mooduli ning süsteemi ettevalmistustega nii Tartus kohapeal kui ka Tallinnas asuvas keskuses. 2022. aasta juuni lõpuks jõudis video otsepilt ka Tartust Tallinna irdtornikeskusesse.

2022. aasta jooksul alustati mitme mahuka ettevalmistusega aastatel 2023–2024 rakenduvatele projektidele, sealhulgas ettevalmistused taristuöödeks:

- lennujuhtimissüsteemi riist- ja tarkvara uuendamine – seadmestiku soetamine, ühenduste ettevalmistused (rakendamine 2024. aasta I poolaastal);
- lennujuhtimise infosüsteemi loomine ja paigaldamine (rakendamine 2023. aastal);
- sidekommuteerimissüsteemi uuendamine – seadmete soetamine, liideste loomine ja uuendamine, seadmestiku testimine ning paigaldamine. Koolitused ja rakenduseelsed tegevused (rakendamine 2023. aasta veebruaris);
- lennuinfosüsteemi tarkvara uuendamine (etappide rakendamine 2023. aasta jooksul);
- navigatsioonivõrgustiku uuendamine (DME-DME võrgustik) – asukohtade valik ja seadmestiku soetamine (rakendamine 2023. aasta suvel).

Koostöös R8 Technologies OÜga töötati välja ja võeti kasutusele 2022. aastal kütte- ja ventilatsioonisüsteemide optimeerimise lahendus.

6.2.2 Äriarenduse osakond

FINEST

FINEST on piiriülese lennuliikluse korraldamise süsteem, mille on loonud Lennuliiklusteenindus ja Soome lennuliiklusteenindus Fintraffic Air Navigation Services Oy (Fintraffic ANS) ning mille eesmärk on Eesti ja Soome õhuruumi lõimimine.

Seoses Euroopa Liidu rakendusmäärusega 2020/469, millega uuendati aeronavigatsiooniteenuse osutajale kohaldatavat rakendusmäärust 2017/373, ning vajadusega muuta operatsioonilist dokumentatsiooni rakendasime uue, FINESTi piiriüleseks teenuseks vajaliku õhuruumi ning ühised protseduurid jaanuaris 2022.

Koos lennujuhtimissüsteemi rakendamisega alustasime 2022. aastal lennujuhtimiseks vajaliku võrguülese (VOIP) kõnesidelahenduse uuendamist. Uue kõnesidelahenduse tarnib meile rahvusvaheliselt tuntud tootja Rohde & Schwarz Denmark A/S. 2022. aastal toimus süsteemi testimine ja täiendamine. Rakendamine on plaanis 2023. aasta esimeses pooles.

FINESTi eesmärk on ehitada turvalisem, jätkusuutlikum ja tõhusam ühine õhuruum, mis vastab mõlema riigi vajadustele, ning muuta lennuliiklus palju ökonoomsemaks ja keskkonnasäästlikumaks. Lõplik rakendamine ja FINESTi õhuruumi kasutusele võtmine oleneb Eesti ja Soome koostööst, samuti riikide kaitse- ning majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumide heakskiidust.

2022. aastal esitas Soome kaitseministeerium täiendavad integratsiooninõuded FINESTi süsteemile. 18. ja 25. novembril 2022 toimusid Tallinnas kohtumised Soome kaitseministeeriumi, Eesti majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi, Eesti kaitseministeeriumi, Soome transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumi, Eesti transpordiameti, Soome transpordiameti Traficomi, Fintraffic ANSi ja Lennuliiklusteeninduse esindajatega, mille käigus anti ülevaade FINESTi programmist, pandi paika täiendavate integratsiooninõuete täitmise ajakava ja FINESTi rakendamise kooskõlastuste protsess.

Irdtorn

2016. aastal käivitati Lennuliiklusteeninduses koostöös Tallinna Lennujaamaga irdtorniprojekti, mille eesmärk on Eesti nelja regionaalse (Tartu, Kuressaare, Pärnu, Kärdla) lennuvälja teenuse digitaliseerimine. Digitaliseerimisega plaanime lõpule jõuda 2025. aasta lõpuks. Selleks oleme välja töötanud lahendused irdtornitehnoloogia kasutuselevõtuks kohalikel lennuväljadel. Irdtornitehnoloogia võimaldab meil osutada lennuliiklusteenust mitmel lennuväljal ühel ajal ühest keskusest, tagades ohutu ja kvaliteetse teenuse ööpäev läbi olenemata ilmastikuoludest. Ühtlasi võimaldab irdtornikontseptsioon pakkuda lennuliiklusteenuseid palju paindlikumal ja kuluefektiivsemal moel.

2022. aasta esimeses kvartalis lõpetati uue irdtornikeskuse ruumide ümberehitus. Esimesena toodi Tallinnas asuvasse irdtornikeskusesse üle Kuressaare lennuvälja videopilt ja viidi lõpule testimised Kuressaare audio-videosüsteemile koos integreeritud lennujaamasüsteemidega. 24. aprillil teatas senine irdtorni tarkvara arendaja Cybernetica AS, et müüb irdtornitehnoloogia globaalsele lennuliikluse juhtimise tehnoloogia- ja teenusepakkujale Adacel Technologies Limitedile (edaspidi: Adacel). Tehinguga omandas Adacel Cybernetica loodud irdtornitehnoloogia ning 29. aprillil 2022 võttiski Adacel üle selle arendamise.

2022. aasta aprillis ja mais toimusid Kuressaare irdtornisüsteemi vastuvõtutestid, misjärel võttis Lennuliiklusteenindus esimese irdtornisüsteemi Adacelilt üle.

12. mail 2022 esitleti avalikkusele uut Eestis loodud irdtornitehnoloogiat ning koostööpartneritele, klientidele ja meediale toimus irdtornikeskuse avamisüritus, kus tutvustati koos arendaja Adaceliga irdtorniprojekti, irdtornikeskust ja -süsteemi.

2022. aasta kevadel algasid Tartus irdtorni uue versiooni paigaldustööd ja juunis jõudis kaamerapilt Tartust Tallinna irdtornikeskusesse. Septembris viidi läbi esimene Tartu irdtorniteenuse valideerimise etapp ehk passiivsed varioperatsioonid. Selle tulemusena otsustati alustada järgmise valideerimisetapi ehk aktiivsete varioperatsioonidega, mille puhul Tartu teenust osutatakse testimise eesmärgil uue süsteemiga Tallinnast irdtornikeskusest. Tartu irdtornisüsteemi vastuvõtutestid tehti oktoobris ja novembris. Aasta lõpus alustati Tartu irdtornisüsteemi sertifitseerimismenetlusega.

12. detsembril 2022 väljastas Transpordiamet Lennuliiklusteenindusele aktiivsete varioperatsioonidega alustamiseks heakskiidu, misjärel alustati jaanuaris 2023 varioperatsioonidega ehk teenuse osutamisega irdtornikeskusest.

8. novembril 2022 väljastas Transpordiamet Lennuliiklusteenindusele Kuressaare irdtornisüsteemi aeronavigatsiooniseadme sertifikaadi.

Lennuinfoteenusele (ingl Aerodrome Flight Information Service – AFIS) üleminek Tartu lennuväljal

Tallinnas asuvast irdtornikeskusest on Lennuliiklusteenindusel tulevikus plaanis pakkuda üheliigilist lennuliiklusteenust, mistõttu oli vaja muuta Tartu lennuväljal seni osutatud lennujuhtimisteenus lennuvälja lennuinfoteenuseks. Muudatus tehti 8. septembril 2022. Lisaks Tartu personali ümberõppele ja protseduuride muutmisele oli vaja muuta ka Lennuliiklusteenindusele antud aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifikaati, kuna tegu oli ettevõtte jaoks uue teenuseliigiga. Muutus ka Tartu lennuvälja lähi- ja lähenemisala õhuruumi klassifikatsioon.

Märkimist väärib asjaolu, et Tartu lennuvälja lennuinfoteenuse puhul on tegemist seirel põhineva teenusega, mis on Eesti kontekstis uudne.

Pärast uue süsteemi rakendamist ei ole kasvanud Tartu lennuvälja lähi- ja lähenemisala lennuliikluse kohta esitatud ohutusjuhtumite teavituste arv.

2023. aasta tegevused

2023. aasta alguses alustati Tartu irdtorni aktiivsete varioperatsioonidega ehk testimise eesmärgil irdtornikeskusest teenuse osutamisega. Varioperatsioone viiakse läbi minimaalselt üks kuu veendumaks, et ollakse valmis alustama püsivalt Tartu AFISE teenuse osutamist irdtornikeskusest Tallinnast. Tartu AFISE teenuse üleminek irdtornikeskusest on planeeritud 20. aprilliks 2023.

AS Tallinna Lennujaamalt Kuressaare AFISE teenuse ülevõtmise ettevalmistustega alustatakse 2023. aasta esimeses pooles. Teenuse valideerimiseks tehakse varioperatsioonid 2023. aasta teisel poolel. Kuressaare AFISE teenuse rakendamine irdtornikeskusest toimub 2024. aasta esimeses kvartalis.

Mehitamata lennundus

Lennuliiklusteeninduse üks oluline strateegiline eesmärk on mehitamata lennunduse valdkonna arendamine ning mehitatud ja mehitamata õhusõidukite ühise õhuruumi (U-space) väljatöötamine.

2022. aasta esimeses poolaastas jätkati mehitamata lennunduse korraldamiseks vajalike protseduuride väljatöötamist, kasutades UTMi tarkvara, drooni ning lennujuhtimissimulaatoreid.

2022. aastal sõlmiti leping Frequentis AGga UTMi tarkvara hankimiseks ja arendamiseks. 2023. aastasse planeeritud arendusperioodi käigus kohandatakse tarkvara Lennuliiklusteeninduse vajadustele vastavaks.

2022. aastal jätkus kokkuleppel Transpordiametiga ELi rakendusmääruse 2019/947 kohase drooniploodi mõeldud kaardirakenduse arendamine, kus kuvatakse droonide käitamise jaoks vajalikku informatsiooni õhuruumi, geograafiliste piirkondade ja nendes kehtivate käitamistingimuste kohta. Kõnealune kaardirakendus on esimene etapp U-space'i geoteadlikkuse teenuse arendamisel, kus lisaks eelmainitule esitatakse ka dünaamilist õhuruumi informatsiooni (NOTAMid, AUP/UUP jms), ning kaugpiloodil tekib võimalus oma lennutegevust koordineerida piirkondades, kus on tarvis saada luba vastutavalt lennujuhtimisüksuselt.

2022. aastal jätkus programmi „Horisont 2020“ raames algatatud projekt „GOF 2.0 Integrated Urban Airspace Very-Large Demonstration“. Meie juhitud suurprojekti rahastab osaliselt SESAR JU. Projekti raames valideeriti ja analüüsiti erinevaid tehnoloogiaid, mis võimaldavad korraldada mehitamata lennuliiklust ning hinnata Euroopa U-space'i teenuste kontseptsiooni küpsust operatsiooniliseks kasutuseks. 2021. aastal toimus esimene valideerimisharjutus, mille eesmärk oli lennueelsete protseduuride testimine. 2022. aastal töötati projekti käigus välja U-space'i osaliste infovahetamise tehnilised spetsifikatsioonid, mis võimaldavad teenuseosutajatel ja lõppkasutajatel U-space'i integreerida ja oma ärimudeli kohaselt lennutegevust ellu viia. Projekti sisulised tegevused lõppesid 2022. aasta 31. detsembri seisuga.

2022. aastal jätkus koostööprojekt „Mehitamata lennunduse valdkonna arendamine Eestis“ koostöös Eesti Lennundusklastri ning drooniarendajatega Hepta Group Airborne OÜ ja KrattWorks OÜ. Projekti rahastab Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus läbi Eesti Lennundusklastri. Projekti eesmärk on välja töötada U-space'i rakenduskava Eestis ning toetada mehitamata lennuliikluse korraldamiseks vajalike teenuste turule toomist.

2022. aasta jooksul algutati U-space'i kontseptsioonidokumendi koostamine ja kirjeldati sellise riikliku tegevuskava põhimõtteid, mis toetab mehitamata lennunduse laiapõhjalist arengut. Lisaks käivitati koostöös advokaadibürooga TRINITI U-space'i rakendusmääruse (komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/664) juriidiline analüüs, mille tulemusena valmivad ettepanekud selle kohaldamiseks Eesti seadusandluses.

2023. aastal on peale eelmainitud tegevuste lõpetamise plaanis teha teavituskampaania U-space'i regulatsiooni ja mehitamata lennuliikluse korraldamist puudutavate arendustegevuste tutvustamiseks. Koostööprojekt kestab 2023. aasta augustini.

Tööjõuhaldamise süsteem

Pakutavate aeronavigatsiooniteenuste tõhususe suurendamiseks algatas äriarenduse osakond 2022. aasta sügisel tööjõu haldamise süsteemi väljatöötamise projekti, mille tulemusel valmib praegustele tingimustele vastav tööjõu haldamise süsteem. Põhjaliku andmete analüüsiga alustati kohe pärast projekti käivitamist. Seejärel töötatakse 2023. aasta esimese poolaasta jooksul välja uus ja tänapäevastele tingimustele vastav tööjõu haldamise mudel.

Kriisiplaani ja õhuruumi kontrolli plaan

2022. aasta mais alustati Lennuliiklusteeninduses hädaolukorra lahendamise plaani uuendamist, mis võttis arvesse planeeritavat lennundusseaduse muudatust õhuruumi kontrolli plaani sätestamise kohta. Juulis 2022 jõustus lennundusseaduse uuendus. Lennundusseaduse § 7² lõike 5 kohaselt on nüüd Kaitseväe juhatajal õigus sätestada õhuruumi kontrolli plaan ning § 7² lõike 6 kohaselt on Kaitseväl õigus kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ning sõjaseisukorra ajal anda korraldusi lennuliiklust osutava sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutajale, et tagada Eesti õhuruumi puutumatus, valvamine ja kaitsmine. Seaduse eelnõus ja seletuskirjas on sertifitseeritud aeronavigatsiooniteenuse osutaja all silmas peetud Lennuliiklusteenindust.

2022. aastal koostati koostöös õhuväega õhuruumi kontrolli plaan, mis lõplikult viimistletakse 2023. aasta alguses.

2022. aasta sügisel uuendati ettevõttes kriisiplaani, tehti ümber hädaolukorra lahendamise plaan ning täiesti uue dokumendina lisandus kriisikommunikatsiooni plaan. Juhatus kinnitas uue kriisiplaani jaanuaris 2023.

6.3 Meie meeskond

2022. aasta on olnud meeskonna vaates suhteliselt stabiilne. Ettevõtte tööjõu koguvoolavus oli 7% ja vabatahtlik 3,8%. Olulisem töökorralduslik muudatus toimus pärast juhatuse liikme ning tehnika ja ärivaldkonna juhi tagasiastumist, misjärel jagati ümber juhatuse liikmete vastutusvaldkonnad ja muudeti ettevõtte senist struktuuri.

Kogu aasta vältel oli meie prioriteet tagada kvaliteetse teenuse toimimine ja töötajate tervise kaitse. Lisaks soovime pakkuda oma töötajatele jätkuvalt turvalist ja arendavat töökeskkonda ning head juhtimist ja silmapaistvat tööd.

2022. aastal otsustas Sotsiaalministeerium pikendada meie ettevõttele antud peresõbraliku tööandja kuldtaseme märgist.



2022. aastal 186 töötajat,
keskmise staaž 11 aastat



109 meest



77 naist



Värbasime kokku
7 uut kolleegi



Meilt lahkus 13 töötajat

Rahulolu ja muutustega toimetulek

Koostöö ja töötajate kaasamine on osa Lennuliiklusteeninduse kultuurist. Peame oluliseks, et meie töötajate arvamust, mõtteid ja ideid kuulatakse ning võetakse arvesse.

2022. aasta alguses korraldasime koostöös Kantar Emoriga töötajate rahulolu ja pühendumuse uuringu, mille eesmärk on välja selgitada töötajate pühendumuse rahvusvaheline indeks TRI*M.

Küsitlusest võttis osa 149 inimest ehk 88% töötajatest. Suur osalemisaktiivsus peegeldab usku, et tagasisidet tasub anda ja sellega arvestatakse. Uuringust selgus, et ettevõtte keskmine pühendumusindeksi väärtus TRI*M on 53 (2019. aasta TRI*M 63). Märgatavalt on langenud hinnang Lennuliiklusteenindusele kui kindlale tööandjale. See on välise keskkonna muutusi arvestades ootuspärane. Meie peamine tugevus, mis mõjutab märgatavalt töötajate pühendumust ja mis sai Kantar Emori uuringus kõrge hinnangu, on see, et saame teha just seda tööd, mis meile meeldib. Kantar Emori uuring tehakse ettevõttes iga kahe aasta tagant.

Et saada töötajatelt igapäevast tagasisidet ja neid kaasata, teeme aastas kolm korda Pulsi uuringuid. Mõõtsime soovitusindeksi (NPS) meetodil nii ettevõtteülest juhtimist kui ka tööandja soovitusindeksit. Kokku oleme NPS-küsitlusi teinud viis korda ja kuni 2022. aasta sügiseni oli töötaja soovitusindeks pidevas langustrendis. Viimase küsitluse põhjal oleme suutnud trendi suunda aga muuta ja töötaja soovitusindeks on tõusnud –39-le (sügisel 2021 oli NPS –51). Meie eesmärk on säilitada töötajate soovitusindeksi paranev positiivne suundumus.

Töötaja rahulolu mõjutavad ettevõttes tehtud muudatused ja ettevõtte keeruline majandusolukord. Samuti on rahulolu vähendanud üldine teadmatus, mis tuleneb nii Ukrainas toimuvast sõjast tingitud keerulisest olukorrast ettevõttes kui ka meeleolu muutusest seoses üldise äreva olukorraga ja/või majandusväljavaadetega.

Koolitus- ja arendustegevus

2022. aastal olime koolitus- ja arendustegevuse planeerimisel varasemast konservatiivsemad ning kasutasime rohkelt sisekoolitajate tuge. Koolituskulud kokku moodustasid 2022. aasta jooksul 1,6% tööjõukuludest (2021. aastal 1,9%). Koolitus- ja arenduskulud olid 2022. aastal 201 761 eurot (2021. aastal 225 909 eurot).

Sisekoolitused moodustavad jätkuvalt ligi poole kogu koolitus- ja arendustegevusest. Iseseisva teadmiste omandamise laiendamiseks võtsime kasutusele e-õppe keskkonna Coursy.

Aasta jooksul viisime ellu mitu ettevõtteülest arenguprogrammi. Jätkasime juhtide arendamist, keskendudes seekord juhi rollile, tagasisidestamisele ja eesmärgistamisele. 2022. aasta lõpus läbisid projektijuhid kolmest moodulist koosneva arenguprogrammi, kus põhirõhk seati projekti algaasile ehk ideestamisele ja analüüsile.

Pea kõik ettevõtte töötajad osalesid 2022. aastal TööRuuMi (TRM) programmis, kus arendasime ja tugevdasime meeskonnatööd ning mõtestasime ohutust ja iga inimese rolli selle tagamisel.

2022. aasta juunis toimus ettevõtteülene seminari vormis meeskonnapäev, kus tegime algust väärtuspõhise mõtlemise juurutamisega. Aasta teises pooles kutsusime ellu arengujõustajate programmi, kus vabatahtlikud saavad väljaõppe ja hakkavad seejärel ettevõttes toimetama arengule suunatud mõtteviisi saadikutena.

2022. aastal jätkusid tehnikaosakonnas lennuliikluse insener-tehnilise personali ehk ATSEPite väljaõppe koolitused. Lennuinfo grupis tegeleti pädevuste laiendamisega. Lennujuhtimise osakonna lähenemise lennujuhid läbisid täienduskoolituse ja toimus kolm üksuse oskumärke taastamist.

Töökeskkond

Meie kontor ja töökeskkond laiemalt on endiselt kõrgel tasemel ning ettevõtte püüab teha kõik, et hoida oma töötajaid tervetena ja soodustada aktiivset tegutsemist oma tervise heaks. Investeerime töökeskkonna pidevasse parendusse nii aega, pädevaid inimesi kui ka raha.

Tööheaolu vallas keskendusime terviseteadlikkusele ja korraldasime liikumispäeva. Pärast COVID-19 piirangute lõppemist kontoris naasnud töötajate puhul vaadati üle töökohad ja -vahendid. Töötajatele anti võimalus tellida vajaduse järgi ergonoomilisi töövahendeid: arvutihiiri, hiirematte, laudasid ja muud vajalikku füüsilise tervise hoidmiseks. Hübriid töö tegijatele võimaldasime lisakuvareid.

Füüsilise tervise hoidmisel on töötajatel võimalik kasutada ettevõtte jõusaali ning Stebby heaoluteenuste keskkonnas spordikompensatsiooni. 2022. aastal taastasime massaažiteenuse, mida pakutakse kord nädalas ettevõtte ruumides.

2022. aastal keskendusime füüsilise tervise kõrval veel enam vaimsele heaolule. Näeme, et viimaste aastate sündmuste tõttu on suurenenud töötajate vajadus abi järele. Vaimse tervise toetamiseks ja probleemide ennetamiseks jätkasime koostööd vaimse tervise toetamise teenuseid pakkuva ettevõttega Meeletervis OÜ. Psühholoogiteenuse eest tasub ettevõtte ja visiitide arv on piiramatu. Töötajate vaimse tervise toetamiseks, teadlikkuse suurendamiseks, kriisisituatsioonides ja pingelistes olukordades hakkama saamiseks korraldasime mitu sise- ja väliskoolitust.

2022. aastal jätkasime koostööd Confido Meditsiinikeskusega. Lisaks põhjalikule tervisekontrollile said soovijad end sügise hakul ettevõtte kulul vaksineerida gripi vastu. COVID-19 viiruse leviku tõkestamiseks on meie töötajatele kättesaadavad COVID-19 kiirtestid, kaitsemaskid ja

desinfitseerimisvahendid. Samuti võimaldame muid töötajatele vajaminevaid kaitsevahendeid: antistaatilisi jalanõusid, kaitse- ja tööõivastust.

2022. aastal tööajakaotust ei esinenud ja tööõnnetusi ei juhtunud.

7 RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANNE

7.1 Finantsseisundi aruanne

(eurodes)

VARAD	Lisa	31.12.2022	31.12.2021
KÄIBEVARA			
Raha ja raha ekvivalendid	2; 3	3 694 320	10 555 239
Nõuded ostjate vastu	3; 4	2 218 078	3 913 115
Muud nõuded ja ettemaksed	5	447 149	275 450
Käibevara kokku		6 359 547	14 743 804
Materiaalne põhivara	6	13 378 956	12 767 566
Immateriaalne põhivara	6	9 585 539	9 420 251
Põhivara kokku		22 964 495	22 187 817
VARAD KOKKU		29 324 042	36 931 621
KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL			
Lühiajalised laenukohustused	3; 7	10 674 692	1 871 541
Võlad töövõtjatele	8	156 289	187 009
Lühiajalised eraldised	8	401 400	521 168
Muud lühiajalised kohustused	3; 9	1 743 955	2 306 770
Lühiajaline sihtfinantseering	15	110 250	220 611
Lühiajalised kohustused kokku		13 086 586	5 107 099
Pikaajalised laenukohustused	3; 7	2 623 187	13 297 879
Pikaajaline sihtfinantseering	15	0	31 945
Pikaajalised kohustused kokku		2 623 187	13 329 824
KOHUSTUSED KOKKU		15 709 773	18 436 923
OMAKAPITAL			
	10		
Aktsiakapital		10 112 940	10 112 940
Kohustuslik reservkapital		511 294	511 294
Ülekurss		5 000 000	5 000 000
Eelmiste perioodide jaotamata kasum		2 870 464	6 324 649
Koondkahjum/-kasum		-4 880 429	-3 454 185
OMAKAPITAL KOKKU		13 614 269	18 494 698
KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL KOKKU		29 324 042	36 931 621

Lehekülgedel 51-83 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

7.2 Koondkasumiaruanne

(eurodes)

	Lisa	2022	2021
Müügitulu	11	15 683 553	17 105 141
Muu äritulu		441 321	678 144
Äritulud kokku		16 124 874	17 783 285
Kaubad, toore, materjal ja teenused	13	-2 920 879	-2 488 401
Muud tegevuskulud	14	-1 313 062	-1 118 832
Tööjõukulud	12	-12 817 713	-11 970 681
Põhivara kulum	6	-3 763 267	-5 404 695
Ärikulud kokku		-20 814 921	-20 982 609
Ärikahjum/-kasum		-4 690 047	-3 199 324
Finantstulud		680	732
Finantskulud	7	-191 062	-255 593
Kahjum/kasum majandustegevusest		-4 880 429	-3 454 185
Puhaskahjum/kasum		-4 880 429	-3 454 185
Koondkahjum/kasum		-4 880 429	-3 454 185

Lehekülgedel 51-83 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

7.3 Rahavoogude aruanne

(eurodes)

	Lisa	2022	2021
Rahavoog äritegevusest			
Ärikahjum/-kasum		-4 690 047	-3 199 324
Korrigeerimised			
Põhivarade kulum ja väärtuse langus	6	3 763 267	5 404 695
Põhivara sihtfinantseerimise amortisatsioon	15	-142 306	-440 502
Sihtfinantseering kulude katmiseks	15	-152 531	-65 981
Kokku korrigeerimised		3 468 430	4 898 212
Äritegevusega seotud nõuete ja ettemaksete muutus	4; 5	1 520 175	329 874
Varude muutus		3 164	-6 197
Äritegevusega seotud kohustuste ja ettemaksete muutus	8; 9	-198 969	460 383
Laekumised sihtfinantseerimisest tegevuskulude katmiseks	15	152 531	-1 242 741
Kokku rahavood äritegevusest		255 284	1 240 207
Rahavood investeerimistegevusest			
Tasutud materiaalse ja immateriaalse põhivara eest	6	-5 053 228	-2 219 200
Laekunud intressid		680	731
Kokku rahavood investeerimistegevusest		-5 052 548	-2 218 469
Rahavood finantseerimisest			
Sissemaksed omakapitali		0	10 000 000
Saadud laenud	7	0	0
Saadud laenude tagasimaksed	7	-1 871 540	-4 792 072
Makstud intressid	7	-192 115	-257 016
Kokku rahavood finantseerimisest		-2 063 655	4 950 912
<i>Perioodi netoraha muutus, +/-</i>		-6 860 919	3 972 650
Raha perioodi alguses	2	10 555 239	6 582 589
Raha perioodi lõpus	2	3 694 320	10 555 239

Lehekülgedel 51-83 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

7.4 Omakapitali muutuste aruanne

(eurodes)

	Aktsia- kapital	Kohustuslik reservkapital	Ülekurs	Jaotamata kasum	Kokku
Saldo 31.12.2020	5 112 940	511 294	0	6 324 649	11 948 883
Aktsiakapitali suurendamine	5 000 000	0	5 000 000	0	10 000 000
Koondkahjum/-kasum 2021	0	0	0	-3 454 185	-3 454 185
Saldo 31.12.2021	10 112 940	511 294	5 000 000	2 870 464	18 494 698
Aktsiakapitali suurendamine	0	0	0	0	0
Koondkahjum/-kasum 2021	0	0	0	-4 880 429	-4 880 429
Saldo 31.12.2022	10 112 940	511 294	5 000 000	-2 009 965	13 614 269

Täpsem teave aktsiakapitali ja muude omakapitali kirjete kohta on esitatud lisas 10.

Lehekülgedel 51-83 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

8 RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANDE LISAD

LISA 1. AASTAARUANDE KOOSTAMISEL KASUTATUD ARVESTUSPÕHIMÕTTED JA HINDAMISALUSED

Üldteave

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts (edaspidi: ettevõte) on Eestis registreeritud ja Eestis tegutsev peamiselt aeronavigatsiooniteenuse osutamisega tegelev äriühing, mille aktsiatest 100% kuulub Eesti Vabariigile. Ettevõtte ei oma ühtegi tütar- ega sidusettevõtet. Ettevõtte aadress on Kanali põik 3, Rae küla, Rae vald, Harjumaa.

Käesolev raamatupidamise aastaaruanne on koostatud eurodes ja kajastab perioodi 1. jaanuar kuni 31. detsember 2022. Ettevõtte raamatupidamise aastaaruande on juhatus kinnitanud 27. märtsil 2023.

Äriseadustiku alusel on juhatuse koostatud majandusaasta aruande (mille üks osa on raamatupidamise aastaaruanne) kinnitamine aktsionäride üldkoosoleku pädevuses. Aktsionäril on õigus juhatuse koostatud ja kinnitatud majandusaasta aruannet mitte heaks kiita ning nõuda uue aruande koostamist.

Koostamise alused

Ettevõtte raamatupidamise aastaaruanne on koostatud Rahvusvaheliste Raamatupidamisstandardite Nõukogu (IASB) väljatöötatud rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite (IFRS) ja rahvusvaheliste finantsaruandlusstandardite tõlgendamise komitee (IFRIC) tõlgenduste alusel nii, nagu Euroopa Liit on need vastu võtnud (EL IFRS). Raamatupidamise aastaaruande koostamisel on lähtutud soetusmaksumuse meetodist.

Arvestus- ja esitusvaluuta

Ettevõtte arvestus- ja esitusvaluuta on euro.

Muutused teabe esitusviisis

Käesoleva aruande koostamisel rakendatud põhimõtted teabe esitusviisi kohta on samad, mida kasutati ettevõtte 31. detsembril 2021 lõppenud majandusaasta raamatupidamise aruandes, välja arvatud juhtudel, mida on kirjeldatud alljärgnevalt.

Uute või muudetud standardite ja tõlgenduste rakendamine

Uutel või muudetud standarditel või tõlgendustel, mis muutusid kohustuslikuks alates 1. jaanuarist 2022, ei ole eeldatavasti ettevõttele olulist mõju.

Seni veel jõustumata standardid, tõlgendused ja avaldatud standardite muudatused

Järgmised uued standardid, tõlgendused ja muudatused 31. detsembril 2022 lõppenud aruandeperioodile veel ei kohaldu ning seetõttu pole neid käesoleva aruande koostamisel rakendatud. Ettevõtte kavatseb neid rakendada siis, kui need jõustuvad.

Standardi IAS 1 „Finantsaruannete esitamine“ muudatusi kohaldatakse aruandeperioodidele, mis algavad 1. jaanuaril 2023 või hiljem, ja neid rakendatakse tagasiulatuvalt. Lubatud on varasem rakendamine. Muudatustes selgitatakse, et kohustiste liigitamine lühi- või pikaajaliseks põhineb üksnes ettevõtte õigusel arveldamist aruandeperioodi lõpus edasi lükata. Ettevõtte õigus lükata arveldamist edasi vähemalt 12 kuud alates aruandekuupäevast ei pea olema tingimusteta, kuid sellel peab olema sisu. Klassifitseerimist ei mõjuta juhtkonna kavatsused ega ootused selle kohta, kas ja millal ettevõtte oma õigust kasutab. Muudatustega selgitatakse ka olukordi, mida peetakse kohustise tasumiseks. Ettevõtte hindab muudatuste mõju finantsaruandele ebaoluliseks.

Standardi IAS 1 „Finantsaruannete esitamine“ ja IFRSi rakendusjuhendi nr 2 „Olulisuse üle otsustamine“ muudatusi kohaldatakse aruandeperioodidele, mis algavad 1. jaanuaril 2023 või hiljem. Lubatud on varasem rakendamine. Standardi IAS 1 muudatuste eesmärk on aidata ettevõtetel avalikustada arvestuspõhimõtete kohta kasulikumat teavet:

- nõudes ettevõtetelt vaid oluliste arvestuspõhimõtete avalikustamist;
- selgitades, et ebaoluliste tehingute, muude sündmuste või tingimustega seotud arvestuspõhimõtted on samuti ebaolulised ega vaja seetõttu avalikustamist, ja
- selgitades, et ka mitte kõik oluliste tehingute, muude sündmuste või tingimustega seotud arvestuspõhimõtted ei ole ettevõtte raamatupidamise aruande seisukohalt olulised.

Rahvusvaheliste Raamatupidamisstandardite Nõukogu muutis ka IFRSi rakendusjuhendi nr 2, lisades juhise ja kaks lisanäidet olulisuse mõiste rakendamise kohta arvestuspõhimõtete avalikustamisel. Muudatused on kooskõlas mõiste „olulisus“ täpsustatud määratlusega: „Teave arvestuspõhimõtete kohta on oluline, kui seda koos ettevõtte raamatupidamise aruandes sisalduva muu teabega käsitledes võib mõistlikult eeldada, et see mõjutab otsuseid, mida üldotstarbelise raamatupidamise aruande põhikasutajad selle raamatupidamise aruande alusel teevad“. Ettevõtte hindab muudatuste mõju finantsaruandele ebaoluliseks.

Standardi IAS 8 „Arvestuspõhimõtted, arvestushinnangute muutused ja vead“ muudatusi kohaldatakse aruandeperioodidele, mis algavad 1. jaanuaril 2023 või hiljem, ja neid rakendatakse edasiulatuvalt. Lubatud on varasem rakendamine. Muudatustega võetakse kasutusele mõiste „arvestushinnangud“ uus määratlus: selgitatakse, et need on raamatupidamise aruandes esitatud rahalised summad, mille mõõtmisega kaasneb määramatus. Muudatustega selgitatakse ka arvestuspõhimõtete ja arvestushinnangute vahelist seost: täpsustatakse, et ettevõtte annab arvestushinnangu selleks, et saavutada arvestuspõhimõttega kehtestatud eesmärgi. Muudatused ei avalda eeldatavalt ettevõttele olulist mõju, kuna nendega antakse juhised selle kohta, kas muutusi tuleb käsitleda hinnangute muutusena, arvestuspõhimõtete muutusena või vigadena.

Standardi IAS 1 „Kohustuste liigitamine lühi- või pikaajaliseks, jõustumiskuupäeva edasilükkamine“ muudatusi kohaldatakse aruandeperioodidele, mis algavad 1. jaanuaril 2023 või hiljem. Neid ei ole veel Euroopa Liidus vastu võetud. IAS 1 muudatused kohustuste lühi- ja pikaajaliseks liigitamise kohta anti välja 2020. aasta jaanuaris. Esialgne jõustumiskuupäev oli 1. jaanuar 2022. COVID-19 pandeemia reageerides lükati aga jõustumiskuupäeva ühe aasta võrra edasi, et anda ettevõtetele rohkem aega muudatuste rakendamiseks. Ettevõtte hindab muudatuste mõju finantsaruandele ebaoluliseks.

Standardi IFRS 16 „Rendid“: Rendikohustus müük-tagasirent“ muudatusi kohaldatakse aruandeperioodidele, mis algavad 1. jaanuaril 2024 või hiljem, ja neid rakendatakse tagasiulatuvalt perioodidele alates IFRS 16 rakendamisest. Lubatud on varasem rakendamine. Neid ei ole veel Euroopa Liidus vastu võetud. Standardi IFRS 16 „Rendid“ muudatused mõjutavad seda, kuidas müüja-rentnik kajastab müügi-tagasirendi tehingust tulenevaid muutuvaid rendimakseid. Muudatustega kehtestatakse muutuvatele maksetele uus arvestusmudel. Muudatustega kinnitatakse järgmist:

- Esmasel kajastamisel võtab müüja-rentnik müügi-tagasirendi tehingust tuleneva rendikohustise mõõtmisel arvesse muutuvaid rendimakseid.
- Pärast esmast kajastamist rakendab müüja-rentnik rendikohustise hilisema arvestusega seotud üldisi nõudeid selliselt, et ta ei kajasta temale allesjääva kasutusõigusega seotud kasumit ega kahjumit.

Müüja-rentnik võib kasutada teistsuguseid lähenemisviise, mis on kooskõlas uute hilisema mõõtmise nõuetega. Ettevõtte hindab muudatuste mõju finantsaruandele ebaoluliseks.

Ülejäänutel uutel või muudetud standarditel ja tõlgendustel, mis veel ei kehti, ei ole eeldatavasti olulist mõju ettevõtte raamatupidamise aruandele.

Välisvaluuta arvestus

Kõik välisvaluuta tehingud on kajastatud eurodes tehingupäeval kehtinud Euroopa Keskpanga ametliku valuutakursi alusel. Välisvaluutas fikseeritud monetaarsed varad ja kohustused on aruandeperioodi lõpul ümber hinnatud aruandeperioodi lõpul kehtinud Euroopa Keskpanga ametliku valuutakursi järgi. Ümberhindamisest saadud kursikasumid ja -kahjumid on kajastatud koondkasumi aruandes.

Lühi- ja pikaajalised varad ja kohustused

Varad ja kohustused on kajastatud lühiajalistena, kui need realiseeruvad 12 kuu jooksul alates aruandeperioodi lõpust. Pikema perioodi jooksul realiseeruvad varad ja kohustused on kajastatud pikaajalistena.

Finantsvara

Klassifitseerimine

Ettevõtte klassifitseerib finantsvarad korrigeeritud soetusmaksumuses mõõtmiskategoorias. Klassifitseerimine oleneb ettevõtte ärimudelilist finantsvarade haldamisel ning rahavoogude lepingulistest tingimustest.

Arvele võtmine ja kajastamise lõpetamine

Tavapärastel turutingimustel toimuvaid finantsvarade oste ja müüke kajastatakse tehingupäeval ehk kuupäeval, mil ettevõtte võtab endale vara ostmise või müümise kohustuse.

Finantsvarade kajastamine lõpetatakse, kui õigused finantsvarast tulenevatele rahavoogudele lõppevad või antakse üle ja ettevõtte annab üle sisuliselt kõik riskid ja hüved.

Mõõtmine

Finantsvarad kajastatakse esmasel arvelevõtmisel õiglases väärtuses, millele on lisatud tehingukulud, mis on otseselt seotud finantsvara omandamisega, välja arvatud finantsvarade puhul, mida kajastatakse õiglases väärtuses muutustega läbi kasumiaruande. Õiglases väärtuses muutustega läbi kasumiaruande kajastavate finantsvarade tehingutasud kajastatakse kuluna kasumiaruandes.

Võlainstrumentid

Võlainstrumentide edasine kajastamine oleneb ettevõtte ärimudelist finantsvarade haldamisel ja finantsvara lepingulistest rahavoogudest.

Ettevõtte kõik võlainstrumentid on klassifitseeritud korrigeeritud soetusmaksumuse mõõtmiskategooriasse.

Korrigeeritud soetusmaksumus: varad, mida hoitakse lepinguliste rahavoogude kogumiseks ning mille rahavood on ainult põhiosa ja tasumata põhiosalt arvestatud intress, kajastatakse korrigeeritud soetusmaksumuses. Nendest varadest saadav intressitulu kajastatakse finantstuludes sisemise intressimäära meetodil. Kajastamise lõpetamisel kajastatakse saadud kasum või kahjum kasumiaruandes muudes tuludes/kuludes. Valuutakursi kasumid ja kahjumid ning krediidikahjumid kajastatakse kasumiaruandes eraldi ridadel.

Ettevõtte kõik finantsvarad on klassifitseeritud järgnevates kategooriates:

- nõuded ostjate vastu;
- raha ja raha ekvivalendid.

Omakapitaliinstrumentid

Ettevõttel ei ole investeringuid omakapitaliinstrumentidesse.

Väärtuse langus

Ettevõtte hindab korrigeeritud soetusmaksumuses kajastatavate võlainstrumentide oodatavat krediidikahjunit tuleviku teabe põhjal. Rakendatav väärtuse languse meetoodika oleneb sellest, kas krediidirisk on oluliselt suurenenud.

Eeldatava krediidikahju mõõtmine võtab arvesse: i) erapooletut ja tõenäosusega kaalutud summat, mille määramisel hinnatakse mitut võimalikku tulemust, ii) raha ajaväärtust ja iii) aruandeperioodi lõpus ilma liigsete kulude või pingutusteta kättesaadavat mõistlikku ning põhjendatud teavet minevikus toimunud sündmuste, praeguste tingimuste ja tulevaste majandustingimuste prognooside kohta.

Nõuetele ostjate vastu ja lepingulistele varadele, kus puudub oluline finantseerimise komponent, rakendab ettevõtte IFRS 9 järgi lubatud lihtsustatud lähenemisviisi ning arvestab nõuete allahindlust nõuete pikkuse oodatava krediidikahjumina nõuete esmasel kajastamisel. Ettevõtte vaatas üle väärtuse languse meetoodika iga vastava varaklassi jaoks. Väärtuse languse meetoodika muutuse tulemusel ei tekkinud 1. jaanuari seisuga allahindluse reservis olulisi muutusi, seega korrigeerimisi jaotamata kasumis ja omakapitalis ei tehtud.

Kuigi raha ja raha ekvivalendid kuuluvad samuti IFRS 9 oodatava krediidikahjumi mudeli alla, siis tuvastatud väärtuse langus oli 1. jaanuari 2021 ja 31. detsembri 2022 seisuga ebaoluline.

Raha ja raha ekvivalendid

Raha ja raha ekvivalendid nii finantsseisundi aruandes kui ka rahavoogude aruandes moodustavad sularaha kassas, raha arvelduskontodel ja lühiajalised (kuni kolm kuud) deposiidid.

Materiaalne põhivara

Kajastamine ja mõõtmine

Põhivaraks loetakse ettevõtte enda majandustegevuses kasutatavaid varasid kasuliku elueaga üle ühe aasta. Materiaalset põhivara kajastatakse soetusmaksumuses, millest on maha arvatud akumulieeritud amortisatsioon ja väärtuse langusest tulenevad allahindlused. Soetusmaksumus hõlmab kulutusi, mis on otseselt seostatavad vara soetamisega. Oma tarbeks valmistatud põhivara soetusmaksumus koosneb materjalikulust, otsestest tööjõukuludest ning muudest kuludest, mis on otseselt vajalikud vara eesmärgipärase kasutamise ettevalmistamiseks. Põhivara soetamise, ehitamise või tootmisega seotud laenukasutuse kulutused kapitaliseeritakse vara soetusmaksumusse.

Kui materiaalse põhivara objekt koosneb üksteisest eristatavatest olulistest komponentidest, millel on erinevad kasulikud eluead, võetakse need komponendid raamatupidamises arvele eraldi varaobjektidena, määrates neile eraldi amortisatsiooninormid komponentide kasuliku eluea järgi.

Edaspidised väljaminekud

Mõne materiaalse põhivaraobjekti osasid tuleb teatud ajavahemike järel vahetada või renoveerida. Sellised väljaminekud kajastatakse materiaalse põhivara bilansilises maksumuses juhul, kui on tõenäoline, et ettevõtte saab varaobjekti osaga seotud tulevast kasu ja varaobjekti osa soetusmaksumust usaldusväärselt hinnata. Asendatud osade kajastamine finantsseisundi aruandes lõpetatakse. Eelmises lõigus esitatud arvelevõtmise põhimõtete alusel ei kajastata materiaalse põhivara objekti bilansilises maksumuses igapäevase hooldusega seotud kulusid. Sellised väljaminekud on tekkepõhiselt perioodikulud.

Kulumi arvestus

Kulum kajastatakse koondkasumiaruandes ning arvestatakse materiaalselt põhivaralt ning selle eristatavatelt komponentidelt lineaarsel meetodil. Maad ja lõpetamata ehitisi ei amortiseerita. Ettevõtte kasutab järgmisi amortisatsiooninorme:

- | | |
|---|--------|
| • maa | 0% |
| • rajatised, hooned, ehitised ja nende tehnosüsteemid | 2–20% |
| • masinad ja seadmed | 1–40% |
| • muu inventar | 10–40% |

Amortisatsiooni arvestamist alustatakse hetkest, mil vara on kasutatav juhtkonna plaanitud eesmärgi kohaselt, ning lõpetatakse juhul, kui lõppväärtus ületab bilansilist jääkmaksumust, vara lõpliku eemaldamiseni kasutusest või ümberklassifitseerimisel müügiootel põhivaraks.

Materiaalsele põhivarale määratud kasulikud eluead, jääkväärtused ja amortisatsioonimeetodid vaadatakse üle igal aastal. Muudatustest tulenev mõju kajastub aruandeperioodis ja järgnevatel perioodides.

Materiaalse põhivara kajastamine lõpetatakse vara võõrandamisel või siis, kui ettevõtte ei eelda selle vara kasutamisest või müügist enam majanduslikku kasu saada. Materiaalse põhivara kajastamise lõpetamisest tekkivad kasumid ja kahjumid kajastatakse koondkasumiaruandes real „põhivara kulum“ perioodil, mil kajastamine lõpeb.

Immateriaalne põhivara

Immateriaalne põhivara võetakse algselt arvele tema soetusmaksumuses, mis koosneb ostuhinnast ja otseselt soetamisega seotud kulutustest. Immateriaalset põhivara kajastatakse soetusmaksumuses, millest on maha arvatud akumulieerunud kulum ja võimalikud väärtuse langusest tulenevad

allahindlused. Immateriaalset põhivara (välja arvatud firmaväärtus) amortiseeritakse lineaarsel meetodil hinnangulise kasuliku eluea jooksul. Immateriaalse põhivara väärtuse langust hinnatakse juhul, kui eksisteerib sellele viitavaid asjaolusid, analoogiliselt materiaalse põhivara väärtuse languse hindamisega.

Amortisatsioon

Amortisatsiooni arvestatakse lineaarselt iga immateriaalse varaobjekti kohta selle kasuliku eluea järgi määraga 4–20% aastas.

Mittefinantsvarade väärtuse langus

Mittefinantsvara

Igal bilansipäeval hindab ettevõtte kriitiliselt, kas on märke, mis võiksid viidata mittefinantsvarade väärtuse langusele. Kui ilmneb märke varade väärtuse võimalikust vähenemisest, tehakse vara kaetava väärtuse test.

Vara kaetav väärtus on kas selle vara või raha teeniva üksuse õiglane väärtus, millest on maha arvatud müügikulud või kasutusväärtus olenevalt sellest, kumb neist on suurem. Kasutusväärtuse hindamisel diskonteeritakse hinnangulisi tulevasi rahavooge diskontomääraga, mis väljendab hetke turuväärtuse suundumusi ja varaga seotud spetsiifilisi riske. Vara väärtuse languse testimiseks rühmitatakse varad kõige väiksemasse võimalikku varade gruppi, mille pidevast kasutamisest on võimalik rahavoogusid eristada ning mis on olulises osas sõltumatud teistest varadest või varade gruppidest saadavatest rahavoogudest.

Vara väärtuse langus kajastatakse kahjumina, kui vara või selle raha genereeriva üksuse bilansiline väärtus ületab selle hinnangulist kaetavat väärtust. Vara väärtuse langusest tekkinud kahjumid kajastatakse koondkasumiaruandes.

Varade kaetavat väärtust suurendatakse juhul, kui on viiteid, et vara väärtus on kasvanud ja kaetava väärtuse arvutamisel kasutatud hinnangud muutuvad. Kui väärtuse testi tulemusel selgub, et vara kaetav väärtus on kasvanud üle bilansilise jääkmaksumuse, tühistatakse varasem allahindlus ning suurendatakse bilansilist jääkmaksumust. Ülempiir on vara bilansiline jääkmaksumus, mis oleks kujunenud, arvestades vahepealsetel aastatel normaalset amortisatsiooni.

Finantskohustused

Kõik finantskohustused (võlad hankijatele, võetud laenud, viitvõlad, muud võlakohustused) võetakse algselt arvele nende soetusmaksumuses, milleks on finantskohustuse eest saadud tasu õiglane väärtus. Edasine kajastamine toimub korrigeeritud soetusmaksumuses, kasutades efektiivse intressimäära meetodit. Tehingukulud võetakse arvesse efektiivse intressimäära arvutamisel ning kantakse kuludesse finantskohustuse eluea jooksul. Finantskohustustega kaasnevad kulutused (sh intressikulud) kajastatakse tekkepõhiselt perioodikuluna. Finantskohustus liigitatakse lühiajaliseks, kui see tuleb tasuda 12 kuu jooksul alates aruandepäevast või kui ettevõttel pole tingimusteta õigust lükata kohustuse tasumist edasi rohkem kui 12 kuud alates aruandepäevast. Laenukohustusi, mis tuleb tagasi maksta 12 kuu jooksul alates aruandepäevast, kuid mis refinantseeritakse pikaajaliseks pärast aruandepäeva, kuid enne aastaaruande kinnitamist, kajastatakse lühiajalisena. Samuti kajastatakse lühiajalisena laenukohustusi, mida laenuandjal on õigus aruandepäeval tagasi kutsuda laenulepingu rikkumise tõttu.

Ettevõtte ei ole laenukulutusi kuni aruandeperioodi lõpuni kapitaliseerinud, kuna ettevõtte hinnangul on laenukasutuse kulutuste kapitaliseerimise mõju ebaoluline.

Finantskohustuse kajastamine lõpetatakse siis, kui kohustus on tasutud, tühistatud või aegunud.

Eraldised ja tingimuslikud kohustused

Finantsseisundi aruandes kajastatakse eraldisena enne aruandeperioodi lõppu toimunud kohustavast sündmusest tulenevaid kohustusi, millel on kas seaduslik või lepinguline alus või mis tulenevad ettevõtte senisest tegevuspraktikast, mis nõuavad varast loobumist, mille realiseerumine on tõenäoline (on rohkem tõenäoline kui mitte, et vahendite väljavool on vajalik kohustuse rahuldamiseks) ja mille maksumust on võimalik usaldusväärselt mõõta, kuid mille realiseerimise aeg või summa ei ole täpselt teada. Eraldiste kajastamisel finantsseisundi aruandes lähtutakse juhtkonna hinnangust eraldiste täitmiseks tõenäoliselt vajamineva summa ning eraldise realiseerumise aja kohta. Eraldis kajastatakse finantsseisundi aruandes summas, mis on juhtkonna hinnangu kohaselt aruandeperioodi lõpu seisuga vajalik eraldisega seotud kohustuse rahuldamiseks või üleandmiseks kolmandale poolele. Eraldiste kulu ja eraldiste finantsseisundi aruandes kajastatud maksumuse muutuste kulu kajastatakse aruandeperioodi kuludes. Eraldisi ei moodustata tulevaste perioodide kahjumite katmiseks.

Kui eraldis realiseerub tõenäoliselt hiljem kui 12 kuu jooksul pärast aruandeperioodi lõppu, kajastatakse seda diskonteeritud väärtuses (eraldisega seotud väljamaksete nüüdisväärtuse summas), välja arvatud juhul, kui diskonteerimise mõju on ebaoluline.

Lubadused, garantiid ja muud kohustused, mille realiseerumine on vähetõenäoline või millega kaasnevate kulutuste suurust ei ole võimalik piisava usaldusväärsusega hinnata, kuid mis teatud tingimustel võivad tulevikus muutuda kohustusteks, on avalikustatud aastaaruande lisades tingimuslike kohustustena.

Rendiarvestus

Ettevõtte rakendab IFRS 16 „Rendilepingud“ alates 1. jaanuarist 2019.

Rendilevõtjad peavad:

- a) arvele võtma varad ja kohustused kõikide üle 12-kuuliste rendilepingute puhul, v.a juhul, kui renditav vara on väheväärtuslik, ning
b) kajastama kasumiaruandes kulumit renditavatelt varadelt ja intressikulu rendikohustustelt.

Rendilepinguid kajastatakse kasutusõiguse varana ja vastava kohustusena kuupäeval, mil renditav vara on kasutamiseks saadaval.

Rendikohustused kajastatakse rendimaksete nüüdisväärtusena. Kasutusõiguse vara hinnatakse summas, mis võrdub rendikohustusega, kui kasutusõiguse varade korrigeerimine ei ole vajalik. Iga liisingumakse jaotatakse kohustuse ja finantskulude vahel. Finantskulu kajastatakse rendiperioodi kasumiaruandes nii, et intressimäär oleks igal osaperioodil kogu rendiperioodi jooksul kohustuse jääkväärtuse suhtes sama. Rendivara amortiseeritakse lineaarselt vara kasuliku eluea või rendiperioodi jooksul olenevalt sellest, kumb on lühem.

Rendikohustused hõlmavad järgmiste rendimaksete nüüdisväärtust:

- püsimaksed, millest on maha arvatud saadavad rendisoodustused;
- muutuv rendimakse, mis põhineb indeksil või intressimääral (näiteks inflatsioon, euribor);
- summad, mis rentnik eeldatavasti maksab jääkväärtuse tagatiste alusel;
- ostuoptiooni kasutamise hind, kui on piisavalt kindel, et rentnik seda optiooni kasutab.

Rendimaksud diskonteeritakse, kasutades rendilepingus sätestatud intressimäära, kui see on kergesti määratav, või ettevõtte sisemist laenuintressi määra. Alternatiivne laenuintressimäär on intressimäär, mida rentnik peaks maksma, et laenata vahendid, mida oleks tarvis sarnase väärtusega vara omandamiseks sarnases majanduskeskkonnas ning sarnastel tingimustel.

Lühiajaline rent on rent, mille rendiperiood on alla 12 kuu. Väheväärtuslikud varad hõlmavad IT-tehnikat ja väiksemaid kontorisisustuse esemeid. Renditähataja määramisel kaalub juhtkond kõiki fakte ja asjaolusid, mis loovad majandusliku ajendi pikendamisevõimaluse rakendamiseks või pikendamisevõimaluse rakendamata jätmiseks. Pikendamisevõimalused (või perioodid pärast lõpetamisevõimalusi) on renditähatajale lisatud juhul, kui on väga tõenäoline, et renti jätkatakse (või ei lõpetata). Ettevõtte juhtkond hindab sündmusi ja asjaolude muutusi, mis on juhtkonna kontrolli all ja mõjutavad optioonide kasutamise tõenäosust.

Lepingute kohaselt ei ole lepingute lõppedes rendivaral bilansilist maksumust.

Ettevõtte on kasutanud järgmisi standardiga lubatud praktilisi erandeid:

- alla 12-kuuse rendiperioodi pikkusega kasutusrendi lepingute kajastamine raamatupidamises lühiajaliste rentidena;
- väikese väärtusega varade rendilepingute välistamine;
- rendivarade mõõtmisega seotud esmaste otseste kulude välistamine standardi esmasel kohaldamisel.

Ettevõtte rendib transpordivahendeid ning tasub rendimakseid andmeside eest. IFRS 16 rakendamisel analüüsis ettevõtte rentimisega seotud rendikohustusi, mis standardi IAS 17 „Rendid“ järgi olid varem klassifitseeritud kui kasutusrent. 31. detsembril 2022 kehtivad rendilepingud on alla 12-kuulise katkestamise võimalusega või on renditavad varad väheolulise maksumusega, mistõttu 2022. aastal kasutusrente arvestuspõhimõtete muudatuse tulemusel kasutusõiguse varana ei kajastatud.

Müügitulu kliendilepingutelt

Müügitulu on tulu, mis tekib ettevõtte tavapärase äritegevuse käigus. Müügitulu kajastatakse tehinguhinnas. Tehinguhind on kogutasu, mida ettevõttel on õigus saada lubatud kaupade või teenuste kliendile üleandmise eest ja millest on maha arvatud kolmandate isikute nimel kogutavad summad. Ettevõtte kajastab müügitulu siis, kui kontroll kauba või teenuse üle antakse üle kliendile.

Ettevõtte osutab lepingute alusel navigatsiooniteenust. Müügitulu teenuste osutamisest kajastatakse perioodil, mil teenuseid osutatakse.

Finantseerimise komponent

Ettevõttel puuduvad lepingud, kus periood kliendile lubatud kaupade või teenuste üleandmise ja kliendilt makse saamise vahel oleks pikem kui üks aasta. Seepärast ei korrigeeri ettevõtte tehinguhinda raha ajaväärtuse mõju järgi.

Intressitulu

Intressitulu kajastatakse tekkepõhiselt efektiivse intressimäära alusel koondkasumiaruandes finantstulude koosseisus.

Tööjõukulud

Tööjõukulud kajastatakse koondkasumiaruandes hetkel, kui ettevõttel on töötajate ees tekkinud kohustus. Tööjõukuludes kajastatakse töötajatele makstud palk koos sotsiaalmaksu (33%) ja

töötuskindlustusmaksuga (0,8%) ning tehtud erisoodustused koos nendelt makstud tulumaksu (20/80) ja sotsiaalmaksuga.

Puhkusetasu kulu ning kohustuse suurus arvestatakse jooksvalt. Väljateenitud puhkusetasu kajastatakse koondkasumiaruandes tööjõukuludena ning võetakse finantsseisundi aruandes arvele lühiajalise kohustusena.

Ettevõtte tulumaks

Kehtiva tulumaksuseaduse kohaselt ei maksustata Eestis mitte ettevõtte kasumit, vaid dividende. Maksustamise kontseptsiooni eripära järgi ei oma mõiste „varade ja kohustuste maksubaas“ majanduslikku sisu ning edasilükkunud tulumaksukohustust ega tulumaksuvara ei saa tekkida.

Dividendidelt arvestatavat ettevõtte tulumaksu kajastatakse tulumaksukuluna ja -kohustusena dividendide väljakuulutamise perioodi koondkasumiaruandes.

Maksimaalne võimalik tulumaksukohustuse summa, mis võiks kaasneda jaotamata kasumi väljamaksmisel dividendidena, tuuakse välja aruande lisas.

Alates 2018. aastast on võimalik dividendide väljamaksetele rakendada maksumäära 14/86. Seda soodsamat maksumäära saab kasutada dividendimaksele, mis ulatub kuni kolme eelneva majandusaasta keskmise dividendide väljamakseni, mis on maksustatud 20/80 maksumääraga. Kolme eelneva majandusaasta keskmise dividendimakse arvestamisel on 2018 esimene arvesse võetav aasta.

Sihtfinantseerimine

Varade sihtfinantseerimist kajastatakse brutomeetodil. Sihtfinantseerimise abil soetatud vara võetakse finantsseisundi aruandes arvele tema soetusmaksumuses, varade soetamise toetuseks saadud sihtfinantseerimise summa kajastatakse finantsseisundi aruandes pikaajalise kohustusena kui tulevaste perioodide tulu sihtfinantseerimisest. Soetatud vara amortiseeritakse kulusse ja sihtfinantseerimise kohustus tulusse soetatud vara kasuliku eluea jooksul.

Tegevuskulude sihtfinantseerimisest saadud tulu kajastatakse koondkasumiaruandes proportsionaalselt sellega seonduvate kuludega. Tulu kajastamisel rakendatakse brutomeetodit, st saadud toetusi ja kompenseeritavat kulu kajastatakse koondkasumiaruandes eraldi ridadel. Sihtfinantseerimist ei kajastata tuluna enne, kui eksisteerib piisav kindlus, et ettevõtte vastab sihtfinantseerimisega seotud tingimustele ja sihtfinantseerimine toimub.

Sihtfinantseeringut kajastatakse lühiajalisena kui eeldatav tuluna kajastamine toimub järgneva 12 kuu jooksul. Ülejäänud finantseeringud kajastatakse pikaajalisena.

Rahavood

Rahavoogude aruanne koostatakse kaudsel meetodil. Raha ja selle ekvivalentidena käsitletakse rahavoogude aruandes finantsseisundi aruande kirjel „raha ja raha ekvivalendid“ kajastatud varasid.

Sündmused pärast aruandeperioodi

Raamatupidamise aastaaruandes kajastuvad olulised varade ja kohustuste hindamist mõjutavad asjaolud, mis ilmneseid aruandeperioodi lõpu 31. detsembri 2022 ja aruande koostamise kuupäeva vahel, kuid mis on seotud aruandeperioodil või varasematel perioodidel toimunud tehingutega. Sündmused pärast aruandeperioodi, mis ei oma mõju aruandeaasta kasumile ega seisuga

31. detsember 2022 varadele ja kohustustele, kuid mis mõjutavad oluliselt järgnevate perioodide tulemusi, on raamatupidamise aastaruandes avalikustatud.

LISA 2. RAHA JA RAHA EKVIVALENDID

(eurodes)

	Lisa	31.12.2022	31.12.2021
Swedbank AS		3 460 553	10 022 895
Luminor Bank AS		47 187	320 341
SEB Pank AS		186 580	212 003
Kokku	3;7	3 694 320	10 555 239

LISA 3. FINANTSINSTRUMENDID

(eurodes)

	Lisa	31.12.2022	31.12.2021
Finantsvarad			
Raha ja raha ekvivalendid	2	3 694 320	10 555 239
Nõuded ostjate vastu	4	2 218 078	3 913 115
Finantsvarad kokku		5 912 398	14 468 354
Finantskohustused			
Võlakohustused	7	13 297 879	15 169 420
Muud lühiajalised kohustused	9	1 307 718	1 897 300
Finantskohustused kokku		14 605 597	17 066 720

Avalikustamise eesmärgil leitakse õiglane väärtus tulevaste lepinguliste rahavoogude diskonteerimisel turu intressimääraga, mis on kättesaadav ettevõtte sarnastele finantsinstrumentidele. Ettevõtte juhatuse hinnangul ei erine finantsseisundi aruandes korrigeeritud soetusmaksumuses kajastatud finantsvarade ja -kohustuste bilansilised väärtused 31. detsembri 2022 ja 31. detsembri 2021 seisuga oluliselt nende õiglasest väärtusest, kuna need tasutakse 12 kuu jooksul arvestatuna bilansi kuupäevast. Samuti ei erine pikaajaliste võlakohustuste õiglased väärtused oluliselt nende bilansilisest väärtusest, kuna nende intressimäärad vastavad turul kehtivatele intressimääradele.

Ettevõttel puuduvad õiglases väärtuses mõõdetavad varad ja kohustused.

LISA 4. NÕUDED OSTJATE VASTU

(eurodes)

	Lisa	31.12.2022	31.12.2021
Ostjatelt laekumata arved		2 515 000	4 215 705
sh seotud osapooltelt laekumata arved		26 370	156 479
Ebatõenäoliselt laekuvad arved		–296 922	–302 590
Nõuded ostjate vastu	3	2 218 078	3 913 115

Aruandeaastal kanti ebatõenäoliselt laekuvaks nõudeid 110 067 euro (2021. aastal 109 euro) ulatuses ja võeti tagasi varasematel perioodidel ebatõenäoliseks kantud nõudeid summas 3303 eurot. Lootusetuks tunnistati ja kanti finantsseisundi aruandest välja nõudeid 112 432 euro (2021. aastal 109 euro) ulatuses (lisainfot krediidiriski kohta vt lisast 18).

LISA 5. MUUD NÕUDED JA ETTEMAKSED

(eurodes)

	31.12.2022	31.12.2021
Maksude ettemaksed	188 632	173 803
Muud ettemaksed ja nõuded	258 517	101 647
Kokku	447 149	275 450

LISA 6. PÕHIVARA

Materiaalne põhivara
(eurodes)

	Maa, hooned, ehitised ja nende tehn- süsteemid	Masinad ja seadmed	Muu materiaalne põhivara	Lõpetamata investee- ringud	Kokku
Jääkmaksumus					
31.12.2020	8 039 347	4 494 430	398 080	10 790	12 942 647
Soetamine	0	0	0	878 612	878 612
Ümberklassifitseerimine	151 355	208 632	0	-359 987	0
Arvestatud kulum	-279 957	-717 512	-56 224	0	-1 053 693
Jääkmaksumus					
31.12.2021	7 910 745	3 985 550	341 856	529 415	12 767 566
Soetamine	0	0	0	1 749 382	1 749 382
Ümberklassifitseerimine	229 489	824 140	14 000	-1 067 629	0
Ümberklassifitseerimine immateriaalseks põhivara lõpetamata investeeringuks	0	0	0	-13 614	-13 614
Ümberklassifitseerimine kuluks	0	0	0	-38 502	-38 502
Arvestatud kulum	-305 283	-722 716	-57 877	0	-1 085 876
Jääkmaksumus					
31.12.2022	7 834 951	4 086 974	297 979	1 159 052	13 378 956
Seisuga 31.12.2020					
Soetusmaksumus	11 399 475	16 439 748	703 136	10 790	28 553 149
Akumuleeritud kulum	-3 360 128	-11 945 318	-305 056	0	-15 610 502
Seisuga 31.12.2021					
Soetusmaksumus	11 550 831	16 416 524	696 614	529 415	29 193 384
Akumuleeritud kulum	-3 640 086	-12 430 974	-354 758	0	-16 425 818
Seisuga 31.12.2022					
Soetusmaksumus	11 743 709	16 146 956	527 008	1 159 052	29 576 725
Akumuleeritud kulum	-3 908 758	-12 059 982	-229 029	0	-16 197 769

Immateriaalne põhivara
(eurodes)

		Lõpetamata	
	Tarkvara	investeering	Kokku
Jääkmaksumus 31.12.2020	7 938 466	3 943 927	11 882 393
Soetamine	0	1 895 640	1 895 640
Ümberklassifitseerimine	3 979 092	-3 979 092	0
Ümberklassifitseerimine kuluks	0	-6 780	-6 780
Arvestatud kulum	-4 351 002	0	-4 351 002
Jääkmaksumus 31.12.2021	7 566 556	1 853 695	9 420 251
Soetamine	0	2 868 965	2 868 965
Ümberklassifitseerimine	318 112	-318 112	0
Ümberklassifitseerimine	0	13 614	13 614
materiaalse põhivara			
lõpetamata investeeringutest			
Ümberklassifitseerimine kuluks	0	-39 900	-39 900
Arvestatud kulum	-2 677 391	0	-2 677 391
Jääkmaksumus 31.12.2022	5 207 277	4 378 262	9 585 539
Seisuga 31.12.2020			
Soetusmaksumus	25 149 166	3 943 927	29 093 093
Akumuleeritud kulum	-17 210 700	0	-17 210 700
Seisuga 31.12.2021			
Soetusmaksumus	29 128 258	1 853 695	30 981 953
Akumuleeritud kulum	-21 561 702	0	-21 561 702
Seisuga 31.12.2022			
Soetusmaksumus	29 369 700	4 378 262	33 747 962
Akumuleeritud kulum	-24 162 423	0	-24 162 423

Aruandeaasta lõpul lõpetamata põhivara investeeringutena kajastatud summadest olulisema osa moodustab Tatci Finest B10 2 182 886 euro ja CADASE tarkvara uuendus 1 033 210 euro ulatuses, eeldatav kasutuselevõtt 2023. aastal.

LISA 7. VÕLAKOHUSTUSED

(eurodes)

Võlausaldaja	Võlakohustuse jääk kokku	pikaajaline osa	lühiajaline osa	Intressimäär	Võla lõpliku kustutamise tähtaeg
Seisuga 31.12.2021					
Swedbank AS	423 900	0	423 900	1,69%	18.05.2022
Swedbank AS	3 962 407	3 297 879	664 528	1,50%	04.09.2027
Swedbank AS	10 000 000	10 000 000	0	1,29%	05.11.2023
EUROCONTROL	783 113	0	783 113	1,50% + EURIBOR	31.03.2022
Kokku	15 169 420	13 297 879	1 871 541		

Seisuga 31.12.2022					
Swedbank AS	3 297 879	2 623 187	674 692	1,50%	04.09.2027
Swedbank AS	10 000 000	0	10 000 000	1,29%	05.11.2023
Kokku	13 297 879	2 623 187	10 674 692		

Ettevõttel on kaks laenu. Laenulepingud on tagatiseta. Swedbanki esimese laenu intress on baasmäär seitsme aasta euro intressi-*swap*'ist ja marginaalist, s.o 1,50%, teise laenu intress on viie aasta euro intressi-*swap* ja marginaal, s.o 1,29%. Laenu kajastamisel on lähtutud juhtkonna hinnangust, et nominaalne ja efektiivne intressimäär ei erine oluliselt.

2022. aasta laenuintressist 191 062 eurot (2021. aastal 255 593 eurot) on kõik kajastatud koondkasumiaruandes finantskuluna.

Aurande koostamise kuupäeval on ettevõttel olemas kokkulepe Swedbankiga laenu refinantseerimiseks summas 10 miljonit eurot. Refinantseerimine kajastatakse 2023. aastal pikaajalise kohustusena.

Netovõlg

(eurodes)

	31.12.2022	31.12.2021
Raha ja raha ekvivalendid (lisa 2)	3 694 320	10 555 239
Lühiajalised võlakohustused	-10 674 692	-1 871 541
Pikaajalised võlakohustused	-2 623 187	-13 297 879
Netovõlg	-9 603 559	-4 614 181

Raha ja raha ekvivalendid (lisa 2)	3 694 320	10 555 239
Fikseeritud intressimääraga võlakohustused	-13 297 879	-15 169 420
Netovõlg	-9 603 559	-4 614 181

	Raha ja raha ekvivalendid	Võlakohustused tagasimaksega kuni 1 aasta	Võlakohustused tagasimaksega üle 1 aasta	Kokku
Netovõlg 01.01.2021	6 582 589	-4 792 072	-15 169 420	-13 378 903
Muutused	3 972 650	0	0	3 972 650
Tagastatud (+) / saadud (-) laenud	0	4 792 072	0	4 792 072
Laenu klassifitseerimine pikaajalisest lühiajaliseks	0	-1 871 541	1 871 541	0
Netovõlg 31.12.2021	10 555 239	-1 871 541	-13 297 879	-4 614 181
Muutused	-6 860 919	0	0	-6 860 919
Tagastatud (+) / saadud (-) laenud	0	1 871 541	0	1 871 541
Laenu klassifitseerimine pikaajalisest lühiajaliseks	0	-10 674 692	10 674 692	0
Netovõlg 31.12.2022	3 694 320	-10 674 692	-2 623 187	-9 603 559

LISA 8. VÕLAD TÖÖVÕTJATELE

(eurodes)

Kohustuse liik		Algjäak	Muutus	Lõppjäak
Väljamaksmata puhkusekohustus ja lahkumishüvitised	2022	187 009	–30 720	156 289
	2021	293 327	–106 318	187 009
Väljamaksmata preemiaeraldise lühiajaline osa	2022	521 168	–119 768	401 400
	2021	0	521 168	521 168
Kokku 31.12.2022		708 177	–150 488	557 689
Kokku 31.12.2021		293 327	414 850	708 177

Puhkusekohustusena on näidatud välja teenitud, kuid kasutamata puhkusepäevade eest makstav puhkusetasu koos selle pealt makstava 33% sotsiaalmaksu ja 0,8% töötuskindlustusmaksuga.

Puhkusekohustuse väljamaksed toimuvad töötajate puhkusele minekul.

2022. aastal moodustati tulemustasu eraldis, mida kajastatakse lühiajalisena.

LISA 9. MUUD LÜHIAJALISED KOHUSTUSED

(eurodes)

	Lisa	31.12.2022	31.12.2021
Tarnijatele tasumata arved	3	1 293 363	1 877 824
Maksuvõlad		436 237	409 470
<i>Sotsiaalmaks</i>		260 296	244 478
<i>Üksikisiku tulumaks</i>		139 680	133 277
<i>Töötuskindlustusmakse</i>		17 345	16 356
<i>Kogumispension</i>		13 458	12 788
<i>Erijuhtude tulumaks</i>		5 458	2 571
Viitintress	3	13 487	14 540
Muud lühiajalised kohustused	3	868	4 936
Kokku		1 743 955	2 306 770

LISA 10. OMAKAPITAL

Aktsiakapital

Aktsiate arv 31. detsembril 2022 oli 1 011 294 (31. detsembril 2021: 1 011 294), aktsiate keskmiseks arvuks kujunes aruandeaastal 1 011 294 (2021. aastal 1 022 294). Aktsia nimiväärtuseks on 10 eurot ning see koosneb lihtaktsiatest. Kõik aktsiad kuuluvad Eesti Vabariigile.

Aktsiaseltsi miinimum aktsiakapital on 5 112 940 eurot ja maksimum aktsiakapital 20 451 760 eurot. Iga lihtaktsia annab omanikule õiguse saada dividende ja ühe hääle üldkoosolekul.

Kohustuslik reservkapital

Aruandeaastal püsis reservkapitali suurus muutumatuna 511 294 euro tasemel (samuti aastal 2021), mis on reservkapitali põhikirjaga ja õigusaktidega nõutav suurus.

Ülekurss

Aruandeaastal oli ülekurss muutumatu, mis on 10 eurot aktsia kohta ja kogusummas 5 000 000 eurot.

LISA 11. MÜÜGITULU PÕHITEGEVUSEST

Müügitulu teenuste kaupa (eurodes)

Teenuse liik	2022	2021
Navigatsiooniteenus (EMTAK 52239), sh	15 660 500	17 103 438
marsruudi navigatsiooniteenus	14 088 751	15 740 164
terminali navigatsiooniteenus	1 571 749	1 363 274
Konsultatsiooniteenus (EMTAK 52239)	23 053	1 703
Kokku	15 683 553	17 105 141

Navigatsiooniteenus klientide kaupa (eurodes)

Klient	2022		2021	
	marsruudi navigatsiooniteenus	terminali navigatsiooniteenus	marsruudi navigatsiooniteenus	terminali navigatsiooniteenus
Finnair	2 711 462	155 762	899 323	81 366
Air China	2 142 938	0	2 006 322	0
China Eastern	717 756	0	768 049	0
Air Baltic	704 305	377 489	395 895	305 863
Ryanair	520 249	230 430	163 217	110 949
Air China Cargo	515 164	0	397 883	0
Turkish Airlines THY	461 985	55 616	139 890	36 223
Aeroflot	414 237	0	247 153	0
Lufthansa	398 306	110 463	577 349	93 985
Rossiya Airlines	335 700	0	363 934	0
Muud kliendid	5 166 649	641 990	9 781 149	734 889
Kokku	14 088 751	1 571 749	15 740 164	1 363 274

LISA 12. TÖÖJÕUKULUD

(eurodes)

	2022	2021
Tööjõukulud	–9 404 805	–8 831 688
Sotsiaalmaks ja töötuskindlustusmakse	–3 164 632	–2 974 997
Erisoodustused koos maksudega	–248 276	–163 996
Kokku	–12 817 713	–11 970 681

Töötajate keskmine arv aruandeaastal oli 176 (2021. aastal 176), millest töölepingu alusel töötavate isikute keskmine arv oli 172 (2021. aastal 172) ja juriidilise isiku juhtorgani liikmete keskmine arv oli 4 (2021. aastal 4).

LISA 13. KAUBAD, TOORE, MATERJAL JA TEENUSED

(eurodes)

	2022	2021
Seadmete hoolduskulud	-1 138 197	-1 130 617
Teenused	-195 778	-139 220
Meteeinformatsioon	-388 747	-363 734
Seadmete ekspluatatsioonikulud	-286 890	-228 555
Kaubad, materjalid, energia	-465 590	-209 871
Kindlustuskulud*	-295 193	-264 472
Julgestuskulud	-37 124	-40 217
Kommunikatsioonikulud	-78 085	-89 466
Vahendid	-35 275	-22 249
KOKKU	-2 920 879	-2 488 401

* Kindlustuskuludest 94,26% (2021. aastal 94,62%) moodustab 650 miljoni euro (2021. aastal 650 miljoni euro) suuruse limiidiga vastutuskindlustuse lepingu eest makstud kindlustuspreemia.

LISA 14. MITMESUGUSED TEGEVUSKULUD

(eurodes)

	2022	2021
Koolituskulud	-164 544	-202 504
Lähetuskulud	-128 628	-72 286
Rendikulud	-395 621	-369 393
Muud ärikulud	-356 296	-224 127
Hoonete, ruumide, rajatiste korrashoid	-206 223	-197 736
Töökeskonna kulud	-39 512	-37 255
Transpordikulud	-22 238	-15 531
KOKKU	-1 313 062	-1 118 832

LISA 15. SIHTFINANTSEERIMINE

(eurodes)

	2022	2021
Sihtfinantseerimise kohustus perioodi alguses	252 556	2 001 780
Juurde tulnud	152 531	–1 242 741
Tegevuskulude tulu	–152 531	–65 981
Põhivara tulu	–142 306	–440 502
Sihtfinantseerimise kohustus perioodi lõpus	110 250	252 556
sh lühiajaline osa	110 250	220 611
sh pikaajaline osa	0	31 945
sh kuni 6 k	0	195 037
6–12 k	110 250	25 574
1–2 a		31 945

2022. aastal vahendasime edasi 2022. aastal laekunud Sesar-Ju Uspace GOFi sihtfinantseeringut summas 1 068 623 eurot ja tegevuskulude katteks laekus 152 531 eurot, mis on kajastatud real „Juurde tulnud“.

LISA 16. TEHINGUD SEOTUD POOLTEGA

Ettevõtte aktsiad kuuluvad 100% Eesti Vabariigile. Ettevõtte aruande koostamisel on seotud poolteks loetud juhatuse ja nõukogu liikmed ning muud ettevõtted, kelle üle nimetatud isikutel on oluline mõju. Samuti on seotud poolteks loetud kõik üksused, kus riigil on kontroll või valitsev mõju. Ettevõtte avalikustab tehingud riigi kontrolli või valitseva mõju all olevate lennundusettevõtetega.

(eurodes)

Seotud pool	Aasta	Varad	Kohustused	Äritulud	Ärikulud
Riigi kontrolli või valitseva mõju all lennundusettevõtted	2022	13 731	27 956	203 808	109 167
	2021	54 194	17 657	249 497	95 963

Kõik tehingud seotud pooltega on tehtud turutingimustel ning nõuetes seotud pooltega ei ole tehtud allahindlusi aruande- ega võrdlusperioodil.

Aruandeaastal arvestati juhatuse liikmetele juhatuse liikme tasu ja palgana 360 350 eurot ning täiendava tasuna 82 500 eurot (2021. aastal juhatuse liikme tasu ja palgana 321 077 eurot ning täiendava tasuna 63 000 eurot). Nõukogu ja auditikomitee liikmetele arvestati aasta jooksul nõukogu liikme tasudena ning nõukogu juurde moodustatud auditikomitees osalemise eest kokku 31 250 eurot (2021. aastal 31 313 eurot).

Juhatus liikmetega sõlmitud lepingute kohaselt on ettevõttel kohustus maksta kompensatsiooni olenevalt lepingu lõpetamise alustest kuni kolme kuu teenistustasu ulatuses. Kuna selle kohustuse realiseerumine ei ole tõenäoline, pole seda reservina kajastatud.

LISA 17. OLULISED RAAMATUPIDAMISHINNANGUD

Aastaaruande koostamisel on kasutatud mitmeid raamatupidamishinnanguid ja eeldusi, mis mõjutavad aruandes kajastatud varasid ja kohustusi. Kuigi nimetatud hinnangud on tehtud juhtkonna parima teadmise kohaselt, ei pruugi need kokku langeda hilisema tegeliku tulemusega. Muudatusi juhtkonna hinnangutes kajastatakse muudatuse toimumise perioodi koondkasumiaruandes. Alljärgnevad hinnangud omavad suurimat mõju käesoleva raamatupidamise aastaaruandes kajastatud finantsteabele.

Materiaalse ja immateriaalse põhivara kasuliku eluea hindamine

Materiaalse ja immateriaalse põhivara kasuliku eluea määramisel lähtutakse juhtkonna hinnangust vara tegeliku kasutamise perioodi kohta. Senine kogemus on näidanud, et varade tegelik kasutusaeg on mõnikord osutunud mõnevõrra pikemaks kui varade hinnanguline eluiga. Seisuga 31. detsember 2022 jääkväärtusega null kasutuses olevate põhivarade soetusmaksumus on kokku 27 141 545 eurot (31. detsember 2021: 10 176 538 eurot).

Kõikide varade amortisatsioonimäära muutmine ühe aasta võrra mõjutaks koondkasumit 283 200 euro võrra.

Aruandeperioodi jooksul kanti bilansist välja ja jätkati bilansivälistel kontodel arvestust nende põhivarade puhul, mille soetusmaksumus on alla 10 000 euro. Juhtkonna hinnang varade kasuliku eluea muutuse kohta on kajastatud aastaaruandes edasiulatuvalt. Hinnangu muudatusena suurenes ettevõtte amortisatsioonikulu ning mõju perioodi koondkasumile on 39 561 eurot (2021. aastal 19 376 eurot).

Materiaalse ja immateriaalse põhivara kaetava väärtuse hindamine

Juhtkond hindas võimalike põhivara ja lõpetamata investeeringute väärtuse langusele viitavate asjaolude esinemist. Eesti lennuliikluse 2022. aasta maht oli üle kolmandiku võrra väiksem kui kriisieelsel 2019. aastal. Tuginedes aruande koostamise ajal kehtinud hinnangutele lennuliikluse taastumise kohta ning arvestades komisjoni 3. novembri 2020. aasta rakendusmäärust (EL) 2020/1627 COVID-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024), millega võimaldatakse 2020.–2021. aasta ühikumäärade suurendamine jaotatuna alates 2023. aastast viiele kalendriaastale, on finantsprognooside alusel koostatud vara väärtuse test ning vara väärtuse langust ei tuvastatud.

LISA 18. FINANTSRISKIDE JUHTIMINE

Ettevõtte finantsriskide juhtimiseks on välja töötatud finantsriskide juhtimise kord, mis reguleerib järgmiste ettevõtte majandustegevusega seotud finantsriskide juhtimist: likviidsusrisk, krediidirisk, valuutarisk ja intressirisk. Riskijuhtimises ei ole võrreldes eelmiste perioodidega olulisi muutusi toimunud. Kapitali juhtimisel arvestatakse Vabariigi Valitsuse määrusi, millega määratakse igal aastal kindlaks omanikule makstavate dividendide määr või summa.

Ettevõtte finantsriskide juhtimisel on tähtsaimad eesmärgid tähtsuse järjekorras:

- likviidsus;
- kapitali säilimine;
- tulu teenimine.

Tuletisinstrumente tohib kasutada ainult riskide maandamiseks, kuid ettevõtte ei ole neid aruande- ega võrdlusperioodil kasutanud.

Likviidsusrisk

Likviidsusrisk on risk, et ettevõtte ei suuda oma finantskohustusi täita rahavoo puudujäägi tõttu. Ettevõttel peab olema kolme tööpäeva jooksul rahana kasutatav vähemalt jooksva kuu väljaminekute suurune summa, arvestamata ühekordseid tavalisest oluliselt suuremaid väljaminekuid. Lühiajaliste tähtajaliste investeeringute tegemisel peab olema tagatud likviidsus ka ühekordsete tavalisest oluliselt suuremate väljaminekute õigeaegseks tasumiseks. Likviidsusrisi maandamiseks kasutab ettevõtte eri finantseerimisallikaid, milleks on pangalaen, arvelduslaenu võimalus ning ostjate nõuete pidev seire.

Olemasolevate finantskohustuste lunastustähtajad järgnevate aastate kaupa on järgmised:

Seisuga 31.12.2022 (eurodes)	kuni 6 kuud	6–12 kuud	1–2 aastat	2–5 aastat	üle aasta	5	Diskontee- mata rahavood kokku	Bilansiline väärtus
Võlakohustused (lisa 3; 7)	425 059	10 414 700	720 090	1 980 249		0	13 540 098	13 297 879
Võlad tarnijatele ja muud võlad (lisa 3; 9)	1 307 718	0	0	0		0	1 307 718	0
Kokku	1 732 777	10 414 700	720 090	1 980 249		0	14 847 816	13 297 879

Seisuga 31.12.2021 (eurodes)	kuni 6 kuud	6–12 kuud	1–2 aastat	2–5 aastat	üle aasta	5	Diskontee- mata rahavood kokku	Bilansiline väärtus
Võlakohustused (lisa 3; 7)	1 637 572	425 417	10 839 759	2 160 271	540 068		15 603 087	15 169 420
Võlad tarnijatele ja muud võlad (lisa 3; 9)	1 897 300	0	0	0		0	1 897 300	0
Kokku	3 534 872	425 417	10 839 759	2 160 271	540 068		17 500 387	15 169 420

Likviidsusrisi juhtimisel on ettevõtte võtnud konservatiivse hoiaku, säilitades piisava hulga rahaliste vahendite olemasolu, et olla võimeline täitma oma finantskohustusi igal ajahetkel. Pidev rahavoogude planeerimine ja kontroll on ettevõtte igapäevase likviidsusrisi juhtimise olulised osad. Oleme seisukohal, et olemasolev rahaline puhver ja sanktsioonide alt välja jäänud riikide liikluse mahu teenindamine võimaldavad ettevõttel täita oma finantskohustusi igal ajahetkel.

Lisateavet maksetähtaegade kohta on esitatud lisades 7–9.

Krediidirisk

Ettevõtte krediidirisk sisaldab võimalikku kahju, mis tekib äripartnerite suutmatusest täita oma kohustusi.

Ettevõtte kasutab krediidiriski juhtimiseks reitinguagentuuride Moody's ja Standard&Poor's reitinguid. Ettevõtte raha paigutamiseks eri võlainstrumentidesse on kehtestatud kindlad kriteeriumid emitendi valiku tegemiseks ja mahupiirangud (kogurisk ühe emitendi suhtes võib ulatuda maksimaalselt 60%ni ettevõtte rahalistest vahenditest), samuti on määratletud lubatavad investeerimispiirkonnad (Eesti ja OECD liikmesriigid).

Võttes arvesse, et ettevõtte müügitulu koosneb navigatsiooniteenuse osutamisest lennufirmadele ning kuna navigatsiooniteenus on oma iseloomult lennufirmadele nende äritegevuses eluliselt vajalik (ilma teenust kasutamata ei ole lennuoperatsioonid võimalikud), siis on krediidirisk oluline vaid lennuettevõtete pankrotistumise korral. Ettevõtte krediidikahjumid on aruandeaastal ning võrdlusperioodil võrreldes varasemaga kasvanud. Seisuga 31. detsember 2022 hindasime ebatõenäoliselt laekuvateks arveteks 110 tuhat eurot (peamiselt Venemaa päritolu lendajate mõju), seisuga 31. detsember 2021 oli nõuete allahindlus ebaolulise mõjuga.

Krediidiriski madala taseme ostjatega arveldamisel tagab õigusaktides ettevõttele antud õigus mitte osutada navigatsiooniteenust klientidele, kes on tarbitud teenuse eest võlgu. Aastaruande koostamise hetkeks on laekunud 96% aasta lõpu seisuga üleval olnud nõuetest.

Nõuded ostjate vastu maksetähtaegade kaupa (eurodes)

	31.12.2022		31.12.2021	
Maksetähtaeg saabumata	1 972 220	78,4%	3 801 329	90,2%
Üle tähtaja 1–30 päeva	124 423	4,9%	88 246	2,1%
Üle tähtaja 31–60 päeva	31 702	1,3%	24 401	0,6%
Üle tähtaja 61–90 päeva	26 232	1,0%	7 159	0,2%
Üle tähtaja 91–120 päeva	23 001	0,9%	9 299	0,2%
Üle tähtaja 121–180 päeva	95 557	3,8%	11 426	0,3%
Üle tähtaja üle 180 päeva	241 865	9,5%	273 845	6,4%
Nõuded ostjate vastu kokku* (lisad 3; 4)	2 515 000	100,0%	4 215 705	100,0%

* Nõuded ostjate vastu sisaldavad ebatõenäoliselt laekuvaid nõudeid.

Kogu krediidiriski väljendav nõuete ja deposiitide summa on 6 359 547 eurot (2021. aastal 14 743 805 eurot, vt lisad 2–5).

Kuigi raha ja raha ekvivalendid kuuluvad samuti IFRS 9 oodatava krediikahjumi mudeli alla, siis tuvastatud väärtuse langus oli 31. detsembri 2021 ja 31. detsembri 2022 seisuga ebaoluline.

Arvelduskontode jaotus erinevate krediireitingutega pankade vahel
(eurodes)

	31.12.2022	31.12.2021
Pankades, mis omavad Moody'se krediireitingut AA3	3 694 320	10 555 239
Krediidiriskile avatud summa arvelduskontodest kokku (lisa 2)	3 694 320	10 555 239

Tururisk

Tururiski alla kuuluvad valuuta ja intressirisk.

Valuutarisk

Valuutarisk on risk, et finantsinstrumentide õiglane väärtus või rahavood kõiguvad tulevikus vahetuskursi muutuste tõttu. Ettevõtte olulisem arveldusvaluuta on euro, mistõttu ei hinda ettevõtte valuutariski oluliseks. Varadest ja kohustustest tulenevad valuutariskid tuleb maandada, kui avatud netopositsioon samas valuutas ületab 100 000 eurot. Ettevõttel ei olnud aruandeperioodi ega eelneva perioodi lõpu seisuga olulisi avatud välisvaluuta positsioone. Valuutariski vältimiseks toimub arvete väljastamine müügitulu osas eurodes.

Intressirisk

Intressimäära risk on risk, et finantsinstrumentide õiglane väärtus või rahavood kõiguvad tulevikus turu intressimäära muutuste tõttu. Rahavoogude intressimäära risk tekib ettevõtte ujuva intressimääraga võlakohustustest ning seisneb ohus, et finantskulud suurenevad, kui intressimäärad tõusevad. Ettevõtte pikaajalised kohustused on fikseeritud intressimääraga. Varade intressirisk lühiajaliste rahapaigutuste puhul on maandatud ettevõtte kavatsusega hoida soetatud finantsvarad nende lunastustähtajani. Intressiriski võtmine on lubatud investeerimisel lühiajalistesse instrumentidesse, millesse investeerimiseks on seatud mahulised piirangud.

Kapitali juhtimine

Ettevõtte haldab kapitalina kogu omakapitali. Ettevõtte põhieesmärk kapitali juhtimisel on tagada ettevõtte jätkusuutlikkus. Omanik on seadnud eesmärgi hoida omakapitali osakaal varadest vahemikus 40–45%. Otsused võõrkapitali kaasamise kohta tehakse rahavoogude prognoosi alusel. Ettevõtte kõik aktsiad kuuluvad riigile. Otsused dividendide maksmise kohta teeb omanik, võttes arvesse ettevõtte majandustulemusi ja arenguplaane, aga ka majanduskeskkonna arengut Eestis ja sihtturgudel. Kapitali haldamise eesmärgina võrreldakse tegelikku omakapitali tootlikkust eesmärgiks seatuga: võttes arvesse Ukrainas toimuvast sõjast tuleneva lennumahu vähenemise mõju, lõpetas ettevõtte majandusaasta kahjumiga ning seatud eesmärgi kapitali tootlusele ei täidetud.

Õiglane väärtus

Avalikustamise eesmärgil leitakse õiglane väärtus tulevaste lepinguliste rahavoogude diskonteerimisel turu intressimääraga, mis on kättesaadav ettevõtte sarnastele finantsinstrumentidele. Ettevõtte juhatuse hinnangul ei erine finantsseisundi aruandes korrigeeritud soetusmaksumuses kajastatud finantsvarade ja -kohustuste (vt ka lisa 3) bilansilised väärtused 31. detsembri 2022 ja 31. detsembri

2021 seisuga oluliselt nende õiglasest väärtusest, kuna need tasutakse 12 kuu jooksul arvestatuna bilansi kuupäevast. Samuti ei erine pikaajaliste laenude ja võlakohustuste õiglased väärtused oluliselt nende bilansilisest väärtusest, kuna nende intressimäärad vastavad turul kehtivatele intressimääradele.

LISA 19. SÜNDMUSED PÄRAST ARUANDEKUUPÄEVA

Aruandekuupäeva järgselt tellisime nõustamisbüroost analüüsi, kuidas kajastada aruandeaastal müügitulu, kui on ette teada, et järgnevatel aastatel kompenseeritakse aruandeaastal saamata jäänud tulu läbi liiklusriski jagamise mehhanismi Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2019/317 põhimõtetel.

Covid-19 pandeemia tõttu tekkis 2020. ja 2021. aastal olukord, kus lennuliiklus nõudluse järsu languse ning liikmesriikide ja kolmandate riikide pandeemia puhangu piiramiseks võetud otsemeetmete tõttu märkimisväärselt vähenes. Covid-19 pandeemiast põhjustatud mõju leevendamiseks õhuruumi kasutajatele, võttis Euroopa Komisjon vastu rakendusmääruse ((EL) 2020/1627, 3. november 2020) Covid-19 pandeemiast põhjustatud erakorraliste meetmete kohta ühtse Euroopa taeva algatuse tulemuslikkuse kava ja tasude süsteemi kolmandaks võrdlusperioodiks (2020–2024). Määrusega leevendati Covid-19 kriisist tulenevat mõju õhuruumi kasutajatele, külmutades lennuliiklustasude ühikumäärad 2020. ja 2021. aastaks, pannes sellega finantsiliselt keerulisse olukorda lennuliiklusteenuseid osutavad ettevõtted.

Määruse tulemusel ei toimunud aastatel 2020 ja 2021 hinnakorrigeerimisi n+2 aastal, kuigi teenuseühikute arv vähenes oluliselt. Antud määrusega liideti 2020. a ja 2021. a perioodid üheks võrdlusperioodiks. See tähendas ka seda, et 2020. a ja 2021. a tegelike teenuseühikute prognoosi erinevust analüüsiti kahe aasta peale kokku. Lisaks muudeti n+2 korrigeerimise perioodi ehk hinnakorrigeerimine toimus 5 aasta jooksul, mitte n+2 aastal. Erakorraliste meetmete rakendamise mõju on arvestuste järgi ca 24,9 miljonit eurot, mis loodetakse tagasi saada õhuruumi kasutajatelt aastatel 2023-2027.

Analüüsi käigus jõuti järeldusele, et lähtudes täna kehtivatest IFRS põhimõtetest ei saa EANS kajastada aruandeperioodil nõude ja tuluna summasid, mis tulenevad liiklusriski jagamise mehhanismi rakendamisest ja millele on ettevõttel õigus läbi tulevikus muudetavate ühikuhindade.

KAHJUMI KATMISE ETTEPANEK

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi 2022. majandusaasta kahjum on 4 880 429 eurot.

Juhatus teeb üldkoosolekule ettepaneku Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi kahjum katta järgmiselt:

- aruandeaasta kahjumiga vähendada eelmiste aastate jaotamata kasumit summas 2 870 464 eurot;
- aruandeaasta kahjumiga vähendada reservkapitali summas 511 294 eurot;
- aruandeaasta kahjumiga vähendada ülekurssi summas 1 498 671 eurot.

Ivar Värk

juhatuse esimees

Üllar Salumäe

juhatuse liige

Meelis Kruusmann

juhatuse liige

Aruande digitaalallkirjad

Aruande lõpetamise kuupäev on: 27.03.2023

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts (registrikood: 10341618) 01.01.2022 - 31.12.2022 majandusaasta aruande andmete õigsust on elektrooniliselt kinnitanud:

Allkirjastaja nimi	Allkirjastaja roll	Allkirja andmise aeg
ÜLLAR SALUMÄE	Juhatuse liige	27.03.2023
MEELIS KRUUSMANN	Juhatuse liige	27.03.2023
IVAR VÄRK	Juhatuse liige	27.03.2023

Aruande üldkoosoleku kinnitamise staatus

Üldkoosoleku poolt kinnitatud

SÕLTUMATU VANDEAUDIITORI ARUANNE

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi aktsionäridele

Arvamus

Oleme auditeerinud Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi (ettevõtte) raamatupidamise aastaaruannet, mis sisaldab finantsseisundi aruannet seisuga 31.12.2022 ning koondkasumiaruannet, rahavoogude aruannet ja omakapitali muutuste aruannet eeltoodud kuupäeval lõppenud aasta kohta ja raamatupidamise aastaaruande lisasid, sealhulgas märkimisväärsete arvestuspõhimõtete kokkuvõtet.

Meie arvates kajastab kaasnev raamatupidamise aastaaruanne kõigis olulistes osades õiglaselt ettevõtte finantsseisundit seisuga 31.12.2022 ning sellel kuupäeval lõppenud aasta finantstulemust ja rahavoogusid kooskõlas rahvusvaheliste finantsaruandluse standarditega, nagu need on vastu võetud Euroopa Liidu poolt.

Arvamuse alus

Viisime auditi läbi kooskõlas rahvusvaheliste auditeerimise standarditega (Eesti). Meie kohustusi vastavalt nendele standarditele kirjeldatakse täiendavalt meie aruande osas „Vandeauditori kohustused seoses raamatupidamise aastaaruande auditiga“. Me oleme ettevõttest sõltumatud kooskõlas kutseliste arvestusekspertide eetikakoodeksiga (Eesti) (sh sõltumatuse standardid), ja oleme täitnud oma muud eetikaalased kohustused vastavalt nendele nõuetele. Me usume, et auditi tõendusmaterjal, mille oleme hankinud, on piisav ja asjakohane aluse andmiseks meie arvamusel.

Muu informatsioon

Juhtkond vastutab muu informatsiooni eest. Muu informatsioon hõlmab tegevusaruannet, kuid ei hõlma raamatupidamise aastaaruannet ega meie vandeauditori aruannet. Meie arvamus raamatupidamise aastaaruande kohta ei hõlma muud informatsiooni ja me ei tee selle kohta mingis vormis kindlustandvat järeldust.

Seoses meie raamatupidamise aastaaruande auditiga on meie kohustus lugeda muud informatsiooni ja kaaluda seda tehes, kas muu informatsioon lahknep oluliselt raamatupidamise aastaaruandest või meie poolt auditi käigus saadud teadmistest või tundub muul viisil olevat oluliselt väärkajastatud.

Lisaks on meie kohustus avaldada, kas tegevusaruandes esitatud informatsioon on vastavuses kohalduvate seaduses sätestatud nõuetega.

Kui me teeme tehtud töö põhjal järelduse, et muu informatsioon on eespool toodu osas oluliselt väärkajastatud, oleme kohustatud sellest faktist aru andma.

Meil ei ole sellega seoses millegi kohta aru anda ning avaldame, et tegevusaruandes esitatud informatsioon on olulises osas kooskõlas raamatupidamise aastaaruandega ning kohalduvate seaduses sätestatud nõuetega.

Juhtkonna ja nende, kelle ülesandeks on valitsemine, kohustused seoses raamatupidamise aastaaruandega

Juhtkond vastutab raamatupidamise aastaaruande koostamise ja õiglase esitamise eest kooskõlas rahvusvaheliste finantsaruandlusstandarditega, nagu need on vastu võetud Euroopa Liidu poolt ja sellise sisekontrolli eest, nagu juhtkond peab vajalikuks, et võimaldada kas pettusest või veast tulenevate oluliste väärkajastamisteta raamatupidamise aastaaruande koostamist.

Raamatupidamise aastaaruande koostamisel on juhtkond kohustatud hindama ettevõtte suutlikkust jätkata jätkuvalt tegutsevana, esitama infot, kui see on asjakohane, tegevuse jätkuvusega seotud asjaolude kohta ja kasutama tegevuse jätkuvuse arvestuse alusprintsipi, välja arvatud juhul, kui juhtkond kavatseb kas ettevõtte likvideerida või tegevuse lõpetada või tal puudub sellele realistlik alternatiiv.

Need, kelle ülesandeks on valitsemine, vastutavad ettevõtte raamatupidamise aruandlusprotsessi üle järelevalve teostamise eest.

Vandeauditori kohustused seoses raamatupidamise aastaaruande auditiga

Meie eesmärk on saada põhjendatud kindlus selle kohta, kas raamatupidamise aastaaruanne tervikuna on kas pettusest või veast tulenevate oluliste väärkajastamisteta, ja anda välja vandeauditori aruanne, mis sisaldab meie arvamust. Põhjendatud kindlus on kõrgetasemeline kindlus, kuid see ei taga, et olulise väärkajastamise eksisteerimisel see kooskõlas rahvusvaheliste auditeerimise standarditega (Eesti) läbiviidud auditi käigus alati avastatakse. Väärkajastamised võivad tuleneda pettusest või veast ja neid peetakse oluliseks siis, kui võib põhjendatult eeldada, et need võivad üksikult või koos mõjutada majanduslikke otsuseid, mida kasutajad raamatupidamise aastaaruande alusel teevad.

Kasutame auditeerides vastavalt rahvusvaheliste auditeerimise standarditele (Eesti) kutsealast otsustust ja säilitame kutsealase skeptitsismi kogu auditi käigus. Me teeme ka järgmist:

- teeme kindlaks ja hindame raamatupidamise aastaaruande kas pettusest või veast tuleneva olulise väärkajastamise riskid, kavandame ja teostame auditiprotseduure vastuseks nendele riskidele ning hangime piisava ja asjakohase auditi tõendusmaterjali, mis on aluseks meie arvamusel. Pettusest tuleneva olulise väärkajastamise mitteavastamise risk on suurem kui veast tuleneva väärkajastamise puhul, sest pettus võib tähendada salakokkulepet, võltsimist, info esitamata jätmist, väärarvamuste tegemist või sisekontrolli eiramist;
- omandame arusaamise auditi puhul asjassepuutuvast sisekontrollist, et kavandada nendes tingimustes asjakohaseid auditiprotseduure, kuid mitte arvamus avaldamiseks ettevõtte sisekontrolli tulemuslikkuse kohta;
- hindame kasutatud arvestuspõhimõtete asjakohasust ning juhtkonna arvestushinnangute ja nendega seoses avalikustatud info põhjendatust;
- teeme järelduse juhtkonna poolt tegevuse jätkuvuse arvestuse alusprintsipi kasutamise asjakohasuse kohta ja saadud auditi tõendusmaterjali põhjal selle kohta, kas esineb olulist ebakindlust sündmuste või tingimuste suhtes, mis võivad tekitada märkimisväärselt kahtlust ettevõtte suutlikkuses jätkata jätkuvalt tegutsevana. Kui me teeme järelduse, et eksisteerib oluline ebakindlus, oleme kohustatud juhtima vandeauditori aruandes tähelepanu raamatupidamise aastaaruandes selle kohta avalikustatud infole või kui avalikustatud info on ebapiisav, siis modifitseerima oma arvamust. Meie järeldused põhinevad vandeauditori aruande kuupäevani saadud auditi tõendusmaterjalil. Tulevased sündmused või tingimused võivad siiski kahjustada ettevõtte suutlikkust jätkata jätkuvalt tegutsevana;
- hindame raamatupidamise aastaaruande üldist esitusviisi, struktuuri ja sisu, sealhulgas avalikustatud informatsiooni, ning seda, kas raamatupidamise aastaaruanne esitab aluseks olevaid tehinguid ja sündmusi viisil, millega saavutatakse õiglane esitusviis.

Me vahetame nendega, kelle ülesandeks on valitsemine, infot muu hulgas auditi planeeritud ulatuse ja ajastuse ning märkimisväärsete auditi tähelepanekute kohta, sealhulgas mis tahes sisekontrolli märkimisväärsete puuduste kohta, mille oleme tuvastanud auditi käigus.

/digitaalselt allkirjastatud/

Indrek Alliksaar

Vandeauditori number 446

KPMG Baltics OÜ

Auditoorettevõtja tegevusloa number 17

Narva mnt 5, Tallinn

31.03.2023

Audiitorite digitaalallkirjad

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts (registrikood: 10341618) 01.01.2022 - 31.12.2022 majandusaasta aruandele lisatud audiitori aruande on digitaalselt allkirjastanud:

Allkirjastaja nimi	Allkirjastaja roll	Allkirja andmise aeg
INDREK ALLIKSAAR	Vandeaudiitor	31.03.2023

Müügitulu jaotus tegevusalade lõikes

Tegevusala	EMTAK kood	Müügitulu (EUR)	Müügitulu %	Põhitegevusala
Muud õhutransporti teenindavad tegevusalad	52239	15683553	100.00%	Jah

Sidevahendid

Liik	Sisu
Telefon	+372 6258251
Telefon	+372 6258230
E-posti aadress	eans@eans.ee
Veebilehe aadress	www.eans.ee