

MAJANDUSAASTA ARUANNE 2023

LENNULIIKLUSTEENINDUSE AKTSIASELTS

MAJANDUSAASTA ARUANNE 2023

ÜLDINE TEAVE JA KONTAKTID

Ärinimi: Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts

Äriregistri kood: 10341618
Põhitegevusala: aeronavigatsiooniteenuste osutamine

Address: Kanali põik 3
Rae küla, Rae vald
Harjumaa 10112

Telefon: +372 671 0250
E-post: eans@eans.ee
Kodulehekülg: www.eans.ee

Aruandeperiood: 01.01.2023–31.12.2023
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	18
4 TURUÜLEVAADE JA LENNULIIKLUSE MAHT	25
5 MAJANDUSTULEMUSED	30
6 TEENUSED JA VALDKONNAD	38
6.1 Lennuliikluse korraldamine	38
6.1.1 Lennundusteabe osakond	39
6.2 Tehnika- ja äriarendus	40
6.2.1 Tehnikaosakond	40
6.2.2 Äriarenduse osakond	41
6.3 Meie meeskond	44
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	60
LISA 3. FINANTSINSTRUMENDID	61
LISA 4. NÕUDED OSTJATE VASTU	62
LISA 5. MUUD NÕUDED JA ETTEMAKSED	63
LISA 6. PÕHIVARA	64
LISA 7. VÕLAKOHUSTUSED	66
LISA 8. VÕLAD TÖÖVÖTJATELE	68

LISA 9. MUUD LÜHIAJALISED KOHUSTUSED.....	69
LISA 10. OMAKAPITAL	70
LISA 11. MÜÜGITULU PÕHITEGEVUSEST	71
LISA 12. TÖÖJÕUKULUD	72
LISA 13. KAUBAD, TOORE, MATERJAL JA TEENUSED	73
LISA 14. MITMESUGUSED TEGEVUSKULUD.....	74
LISA 15. SIHTFINANTSEERIMINE.....	75
LISA 16. TEHINGUD SEOTUD POOLTEGA.....	76
LISA 17. OLULISED JUHTKONNA POOLSED HINNANGUD	77
LISA 18. FINANTSRISKIDE JUHTIMINE	78
KAHJUMI KATMISE ETTEPANEK.....	82

TEGEVJUHI PÖÖRDUMINE

Hea lugeja

Meie piirkonna lennundus on viimase nelja aasta jooksul läbi tulnud kahest kriisist. Esmalt ülemaailmsest pandeemiast, millele järgnes Venemaa algatatud sõda Ukrainas, seetõttu on meil endiselt 34% vähem liiklust kui enne Covid pandeemiat. Ukraina sõda on mõjutanud meie kontrollitavat lennuliiklust eelkõige sanktsioonide kaudu ning nende mõju siinsele piirkonnale saab olema pikaajaline.

Elame endiselt väga keerulisel ajajärgul – ettevõtte lõpetab majandusaasta juba neljandat aastat järjest kahjumis. Teisalt oleme tulevikku vaadates mõõdukalt optimistlikud. Hoolimata praegustest suurtest väljakutsetest oleme teinud märkimisväärset hulgal investeringuid tulevikuks, milleks kaasasime 2023. aastal väliskapitali Põhjamaade Investeerimispanngalt.

GPS-häired on muutunud meie kontrollitavas piirkonnas kahjuks tavapäraseks nähtuseks. Selle riski maandamiseks oleme viimase aasta jooksul uuendanud oma navigatsioonitaristut, lisades juurde DME-DME süsteeme. Nüüd on meie õhuruumi läbival kliendil võimalik opereerida ülevalpool lennutasandit 95 suurema kindlusega.

Mehitamata lennunduse paremaks juhtimiseks võtsime 2023. aasta juulis kasutusele ühise infosüsteemi (Common Information System – CIS). See on esimene osa Eesti UTM-süsteemist, mis võimaldab meil ettevõtet kõnealuses valdkonnas arendada ja tagada, et ka uute õhuruumi kasutavate klientide lisandumisel on turvalisus jätkuvalt tagatud.

2023. aastal jätkasime lennuliiklusteenuste digitaliseerimisega. Oleme koos oma arenduspartneri Adacel Technologies Limitediga edasi arendanud irdtornisüsteemi, mis võimaldab lende juhtida kaugelt, kasutades selleks heli ja pildi kuvamist sobivas keskkonnas. Esimese süsteemi paigaldasime Tartusse, kus alustasime lendude koordineerimist meie Tallinnas asuvast juhtimiskeskusest 2023. aasta aprillist. Käimas on teenuse toomine samasse keskusesse ka Saaremaa Kuressaare lennuväljalt. Selle teenuse ületoomine on lõppjärgus ja peaks jõustuma käesoleva aasta esimese kvartali lõpuks. Digitorni süsteemi rakendamisel Tartusse olime me kuues riik maailmas, kes sellega hakkama on saanud. See saavutus tõi meile ka konkursi „Aasta tegu Eesti Lennunduses 2023“ peaauhinna.

Peale digitorni süsteemi arendamise läksime 2023. aastal koostöös arenduspartneriga Rohde & Schwarz lennuliikluse juhtimiseks vajaliku kõnesidesüsteemi analoogpõhimõtelt üle uuele digitaalsele lahendusele. See samm oli oluline jätkusuutliku lennujuhtimisteenuse osutamiseks ja FINESTi projekti võimaldamiseks.

FINESTi projekti puhul saime möödunud aastal teada, et kõikide geo- ja poliitiliste riskide maandamiseks on meil lisaks ettevõtetevahelisele lepingule vaja sõlmida ka riikidevaheline leping. Lõppenud aasta teine pool läks eelduste ja lepingu kavandi koostamisele, mis saab loodetavasti mõlema riigi asjaomaste ministriumite ja valitsuste heakskiidud 2024. aasta jooksul.

Oleme koostanud kava, kuidas kasutada oma põhiteenuste osutamiseks rohkem rohelist energiat. Kaardistasime 2023. aasta jooksul kõikide objektide energiakulud ja meie hoonetel paiknevate päikesepaneelide keskmise tootlikkuse. 2024. aasta lõpuks plaanime jõuda selleni, et vähemalt 50% meie energiatarbimisest tuleks roheenergia sisseostu kaudu.

Me oleme väga hästi hakkama saanud oma põhiteenuse tagamisega. Meie lennuohutuse süsteem on saavutanud kõikides kategooriates Euroopa-ülese kõrgeima küpsusastme ehk D-taseme ja töötame selle nimel, et seda taset ka hoida. Suur tänu meie töötajatele, kes on säilitanud meie põhiteenuse kvaliteedi ja võimaldanud ellu viia tulevikuvaates olulisi projekte.

Kui vaadata ettepoole, siis liikluse mahtude taastumine kriisieelsele tasemele ei saa olema kiire. Samas on näha tagasihoidlikku stabiilset kasvu, mis annab põhjust mõõdukale optimismile.

2024. aasta on praeguse strateegiaperioodi viimane aasta ehk aeg, mil tuleb lõpetada pooleliolevad tegevused ning seada eesmärgid ja tegevused uueks strateegiaperioodiks. Järgmise strateegiaperioodi olulised märksõnad on paindlikkus ja kohanemisvõime, sest need võimaldavad meil muutuvates oludes edukalt hakkama saada. Muutumisvõime on meie arenguks hädavajalik ja võib anda olulise konkurentsieelise. Samuti peame pidevalt vaatama, kus ja mida saaks teha nutikamalt ja tõhusamalt.

Lühidalt öeldes saab see aasta olema tegus – lennuinfoteenuste valdkonnas plaanime üle minna SWIM-põhimõtetele ja ülelennuliikluse juhtimisel rakendada lennujuhtimissüsteemi uuemat versiooni. Lisaks oleme alustanud tööd navigatsioonitaristuga, et vahetada välja sekundaarradar. Kokkuvõttes ootab meid ees üks igati toimekas aasta – palju jaksu meile kõigile!

Koos turvalisema taeva nimel

Tegevjuht, juhatuse esimees

Ivar Värk

1 ÜLEVAADE ETTEVÕTTEST

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

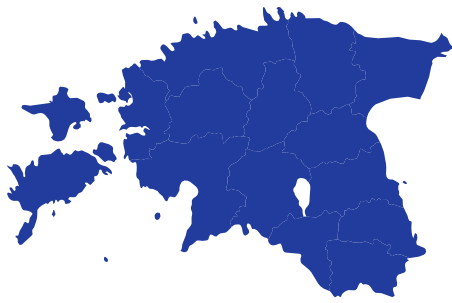
Lennuliiklusteeninduse peamine tegevusvaldkond on mehitatud ja mehitamata lendudele ohutu, digitaalse, keskkonnasäästliku ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimelise lennujuhtimisteenuse pakkumine koos lennuliikluse korraldamisega ning rahvusliku kaitse vajaduste toetamine Eesti õhuruumi suveräänsuse tagamisel.

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 ja ettevõtte asub kliimaministeeriumi haldusalas. Majandusaasta lõpu seisuga oli ettevõttes 181 töötajat.





77 080 km²

Tallinna FIRi suurus

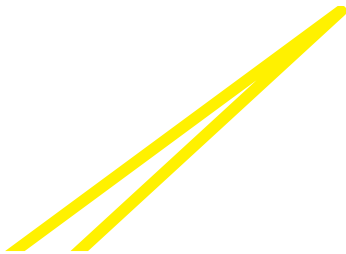


155 939

Juhtitud lende kokku

+5%

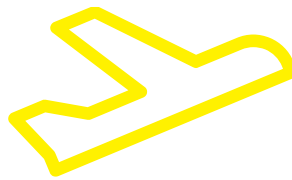
2023 vs. 2022



112 683

Sealhulgas ülelende kokku

+7% vs. 2022



33 378

Saabuvaid/lahkuvaid lende kokku

-1% vs. 2022



9 878

Kohalikke lende kokku

0% vs. 2022

2023. aasta arvudes

Müügitulu

17,9 mln €

+14% vs. 2022

Äritulu

18,3 mln €

+13% vs. 2022

Bilansimaht

31,8 mln €

+8% vs. 2022

Investeeringute maht

6,6 mln €

+43% vs. 2022

Kahjum

3,1 mln €

Töötajate arv

181

1.1 Lennuliiklusteeninduse visioon aastaks 2024

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



Oleme Euroopa kolme parima aeronavigatsiooniteenuse osutajate 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

2024



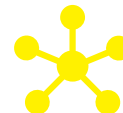
Oleme loonud uuenduslikud ja kestlikud äri lahendused oma tegevuse laiendamiseks



Oleme eelistatuid tööandjaid Eesti lennunduses



Oleme mehitamata lennunduse valdkonna sissetootjad, suunanäitajad ja eestvedajad Eestis



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

1010 1010

Oleme suunanäitajad aeronavigatsiooniteenuste digitaliseerimisel oma valdkonnas

1.2 Väärtused

Lennuliiklusteenindus väärtustab pidevat stabiilset arengut ja majanduslikku efektiivsust. Oma tegevustes võtame aluseks põhiväärtused, milleks on koostöö, areng, ausus ja avatus.



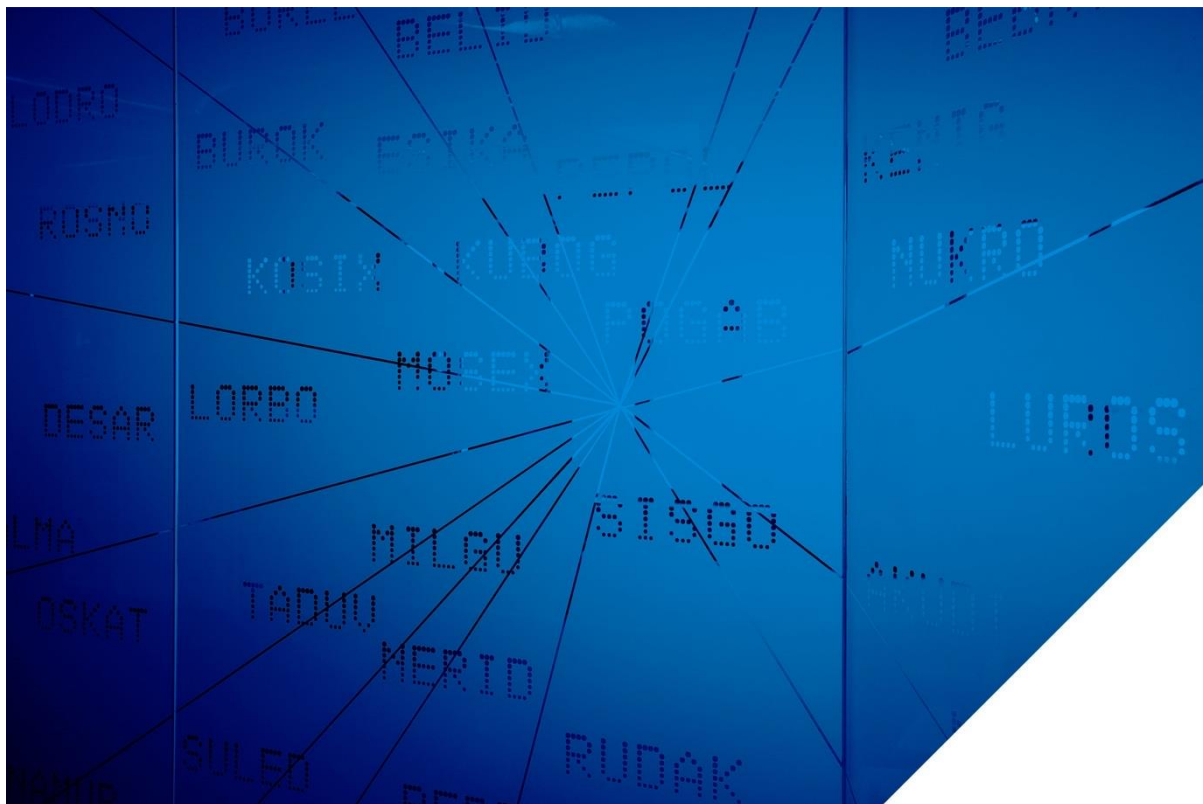
Me väärtustame **koostööd**. Saavutame eesmärged koostöö abil ja hindame kõrgelt meeskonnatööd. Peame meeskonna eesmärged olulisemaks isiklikest. Jagame lahkelt ettevõtte strateegiliste eesmärkide saavutamiseks vajalikku teavet, hindame kolleegide aega ning märkame enda ja kolleegide panust. Oleme oma valdkonna asjatundlikud, päevad ja mõjukad eksperdid. Suhtume lugupidavalt ja hoolivalt nii endasse kui ka teistesse.



Me **arendame** ennast ja lennundust. Oleme kursis lennundussektori arengu ja valdkonna spetsiifikaga. Just seeläbi saame üheskoos arendada ettevõtet ja lennundust tervikuna nii Eestis kui ka maailmas. Näeme katsumustes võimalusi, mitte takistusi, ja mõtleme kaasa, kuidas toetada ettevõtte ning seeläbi kogu lennunduse arengut.



Oleme **ausad** ja **avatud**. Peame kinni antud lubadustest ning viime need kvaliteetselt ellu. Oleme avatud uutele ideedele. Jagame oma kavatsuste ja tegude kohta teavet nii ettevõtte sees kui ka väljaspool. Oleme oma tegemistes ausad ja läbipaistvad.



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 ärilahenduste 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 hilinemised 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 2023. aastal**

Tulemusvaldkond	Mõõdik	Eesmärk 2023	Saavutatud 2023	
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	
Keskkonناسäästlikkus	Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus protsentides	≤ 1,22	6,57	
Kuluefektiivsus	Kehtestatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kulude keskmine tegelik aastane muutus protsentides	≤ -0,1	+2,1	

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

2023. aastal teenindati 149 tuhat IFR-lendu võrreldes RP3 tulemuslikkuse kavas Statfori poolt prognoositud 211 tuhande lennuga. Teenindatud marsruudinavigatsiooniteenuste IFR-lendudega

seotud teenusühikute maht jäi prognoositud mahust 48% väiksemaks: 446 tuhat vs. 865 tuhat teenusühikut.

Teenindatud lendude mahu vähenemine ei võimaldanud saavutada ettevõttele seatud finantseesmärke. Tegevuste planeerimisel keskenduti tegevuseesmärkidele, mille täitmine aitab pakkuda liikluse kasvades tehtud investeeringute kaudu klientidele paremat teenust.

2.2 Jätkusuutlik areng

Lennuliiklusteenindus on osa ühiskonnast ning meie jaoks on oluline olla kogu oma tegevuses jätkusuutlik, arvestades seejuures keskkonna- ja sotsiaalseid mõjusid ning lähtudes vastutustundlikust juhtimisest. 2023. aastal loodi ettevõttes eraldi jätkusuutlikkuse juhi ametikoht, et keskenduda jätkusuutlikkusele ning keskkonna-, sotsiaal- ja juhtimisküsimustele (environmental, social, governance – ESG). Soovime välja töötada ESG-põhimõtted ning teha täpsema väärtusahela kaardistamise ja mõjude hindamise.

Meie jätkusuutliku arengu tegevuseesmärgid aastateks 2023–2024



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 maailma lennundussektori eesmärkidest CO₂-neutraalsuse saavutamiseks. Arvestame keskkonnamõju vähendamiseга 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.

2023. aastal analüüsisime rohelise energia kasutuselevõtu tegevuseesmärgi täitmist ja korraldamise hanke, mille tulemusel on 2024. aasta algusest ettevõtte põhihoones kasutusel ainult roheline elektrienergia. See aitab saavutada 2024. aasta keskkonnaga seotud tegevuseesmärki. Jätkame rohelise elektrienergia võimaluste otsimist ka teistele, üle Eesti paiknevatele Lennuliiklusteeninduse objektidele. 2024. aastal on plaanis mõõta ettevõtte süsinikujalajälge, mis võimaldab analüüsida hetkeolukorda ja võtta tulemuste põhjal edasisi heitkoguste vähendamise meetmeid.

Meie kontorihoonel on päikesepaneelid, mis andsid 2023. aasta maist kuni augustini 17% ööpäevaringsest energiatarbest. Jätkasime tarbimise ja võrgukoormuse optimeerimislahenduste rakendamist koostöös R8 Technologies OÜga. Lisaks tehti kütte- ja jahutussüsteemi renoveerimistööd, et uuendada vananenud süsteeme ja maksimeerida maakütte kasutamist. Nende tegevustega tagatakse väiksemad küttekulud ja vähendatakse mõju keskkonnale.

Peale mõistliku energiatarbimise arvestame keskkonnaga ka ettevõttesisestes tarbimisvalikutes. Meie kontori kööginurkadesse on paigaldatud prügi liigiti sorteerimist võimaldavad kogumissüsteemid, oleme vähendanud plasti kasutamist ja loobunud ühekordsetest nõudest.

Keskkonna hoidmisel on väga oluline ka tõhus lendude juhtimine. Lennujuhtimisega seotud protseduurid ja õhuruumi disain mõjutavad otseselt lennukite kütusekulu ning sellega seotud horisontaal- ja vertikaallennu efektiivsuse näitajaid. 2023. aastal kasutasid jätkuva laskumise protseduure (Continuous Descent Operations – CDO) üle 66% Eesti õhuruumis toimunud lendudest.

Lisaks ühinesime BOREALISE raames projekti CONCERTO arendusmeeskonnaga, mille eesmärk on analüüsida, kas ja kuidas saaks Euroopas luua protseduure kondensjälgede tekke vähendamiseks. Hinnanguliselt moodustavad järgneva 20 aasta jooksul just kondensjäljed suure osa lennunduse jalajäljest (sh lisaks süsinikule ka mõju, mida ei põhjusta CO₂).

Majandusliku efektiivsuse tagamine

Majandusliku jätkusuutlikkuse tagamiseks jätkasime oluliste projektide (nt digitorn) ja nendega seotud investeeringutega. Rakendasime esimese digitornikeskuse, mille kaudu pakutakse Tallinnast lennuinfoteenust Tartu lendudele. Digitornitehnoloogia võimaldab tulevikus hoida terminaliteenuse kulusid 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 abil juhtida mitut lennuvälja samal ajal ühest kohast tõhusamalt kui territoriaalselt hajutatult kohtades.

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 ja jätkuvalt ohutu. Teeme koostööd lennundusvaldkonna tippeksperptidega, 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 Lennundusklastri
- Eesti Maksimaksjate Liit
- Eesti Kaubandus-Tööstuskoda
- Eesti Personalijuhtimise Ühing PARE

Ühiskondlik panus

Järelkasvu tagamine on meile pidevalt oluline. 2023. aastal osales Lennuliiklusteeninduse praktikaprogrammis kaheksa praktikanti, kellest üks jätkas tööd lennundusteabe osakonnas ja teine tuli lennuinformaatoriks.

2023. aastal jätkus koostöö Estonian Autosport Events MTÜga seoses WRC Rally Estonia 2023 korraldamisega. Lennuliiklusteeninduse ülesanne on aidata WRC etapi korraldajal tagada rallialal õhus ohutus nii mehitatud kui ka mehitamata õhusõidukitele.

Oleme osa ühiskonnast ning tahame kogu oma tegevuses olla jätkusuutlikud ja keskkonnateadlikud. Seepärast osalesid Lennuliiklusteeninduse töötajad 16. septembril 2023 maailmakoristuspäeval Tallinna linnahalli ümbruses. Sellega anti panus kvaliteetse ja puhta vee tagamisse, parandati Läänemere seisundit ja suurendati keskkonnateadlikkust. Koristusaktsiooni korraldas Tallinna lennujaam koostöös teiste lennundusvaldkonna ettevõtetega.

Oleme teadlikud lennundustegevusest tulenevast müra ja püüame oma protseduure kujundada selliselt, et müra häiring oleks võimalikult väike. 2023. aastal alustasime lennundusmüraga seoses tihedamat koostööd Tallinna lennujaamaga, luues ühise tööühma ja kaardistades olukorra.

2.3 Lennuohutus ja kvaliteet

Lennuohutuse tagamine ja ohutustaseme pidev parandamine on Lennuliiklusteeninduse jaoks prioriteetne valdkond. Töötame iga päev selle nimel, et tagada ohutus ja turvalisus ning vastata kõikidele rahvusvaheliselt kehtestatud nõuetele. Organisatsioonina toetame pidevalt ohutuskultuuri arengut.

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

Euroopa Komisjoni poolt aeronavigatsiooniteenuste pakkujatele seatud ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärkides oleme saavutanud kõrgeima ehk D-taseme ning seda kõigis viies alamkategorias:

- Ohutuspoliitika ja -eesmärgid
- Ohutusriskide juhtimine
- Ohutuse tagamine
- Ohutuse edendamine
- Ohutusele keskenduv töökultuur

Kindlasti on meie jaoks oluline saavutatud taset hoida.

Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 nõuetele vastamiseks on meil ohutusjuhtumi tüübi kohta kindlad sisemised eesmärgid, mille täitmist jälgitakse kord kvartalis. Need hõlmavad nii lennujuhtimisega seotud tegevusi (nt piisav hajutamine) kui ka üldisi lennuliikluse korraldamise teemasid (nt side-, seire- või navigatsioonisüsteemide ja -seadmete töökindlus või lennuinfoteenuse kvaliteet). Möödunud aastal täitsime kõik seatud eesmärgid.

Teavituskultuur on meil jätkuvalt hea – meie inimesed teavad, millal ja miks nad peavad ohutusjuhtumitest teada andma ning annavad sellega olulise panuse ohutuskultuuri parandamisse. Tugev ohutuskultuur aga loob aluse ka kõige väiksemate vigade kõrvaldamiseks ja tagab võimalikult ohutu teenuse osutamise.

2023. aastal teenindasime u 156 tuhat lendu. 2022. aastaga võrreldes suurenes operatsioonide arv 5%. Kokku esitati 2023. aasta jooksul 516 juhtumiteavitus, mis on enam-vähem sama suurusjärg, mis aasta varem. Seda näitajat mõjutas ka asjaolu, et leppisime Transpordiametiga kokku GPS-häirete ja Venemaa Föderatsiooni õhusõidukitega seotud teavituste uues rühmitamises. Hakkasime eelneval päeval laekunud teavitusi rühmitama mõlemal juhul ühe teavituse alla.

2023. aastal läks uurimisele 259 juhtumit, mis on 40 võrra rohkem kui eelmisel perioodil. Võrreldes kogu liikluse kasvuga on tõsiselt uurimist nõudvate juhtumite hulk vähenenud ja seega on ohutust mõjutavate juhtumite hulk majandusaasta arvestuses positiivselt langustrendis. Kõikide uuritud juhtumite puhul on leitud nende juurpõhjused, mis on saadetud osakondadele, et samalaadsed juhtumid ei korduks. Kui uurijad on juhtumite uurimisel esitanud ohutussoovitusi, saadetakse need samuti osakondadele. Ohutus- ja kvaliteediosakond teeb regulaarselt järelevalvet selle üle, kas juurpõhjused on lahendatud, ja kohtub osakondadega, et arutleda, kas ja kuidas need lahendused mõjutavad tulevikus sarnaste juhtumite kordumist.

2023. aastal suurenes militaarlennuliiklust puudutavate teavituste arv, sh teavituste arv, mis käsitlesid Venemaa Föderatsiooni lennuettevõtjate lende rahvusvaheliste neutraalvete kohal, millel puudus vastav lennuplaan. Samuti suurenes 2023. aastal oluliselt teavituste arv, mis olid seotud GPS-häiretega Eesti õhuruumis.

Ohutushindamisi tehti majandusaasta jooksul kokku 11. Nende eesmärk on tuvastada riske projekti või muudatuse varajases etapis ja kontrollida, et need oleks maandatud tasemele, kus nende realiseerumisel ei satuks ohtu ettevõtte tegevus ega ka projektide edukas edasiliikumine. Ohutushindamisi tehti näiteks digitorni rakendamisele Kuressaares, mehitamata lennuliikluskorralduse süsteemi kasutuselevõtule, uue lähiala kontseptsioonile jne.

Möödunud aastal pöörasime erilist tähelepanu vahetustega töötajate väsimuse ennetamisele, mis on ohutu lennuliikluse tagamiseks väga oluline. Koostöös paljude vahetustega tööl käivate töötajatega vaatasime põhjalikult läbi kogu seni kehtinud väsimuse riskijuhtimise protsessi ja uuendasime seda täies mahus. Kaasatud olid ka kõik mõjutatud osapooled – tehnika-, lennujuhtimise-, lennundusteabe, personali ja koolituse, ohutuse ja kvaliteedi osakondade juhid ja töötajad. Lisaks loodi väsimuse juhtimise töörühm (*Fatigue Safety Action Group* – FSAG). Samuti korraldati kõikidele töötajatele EUROCONTROLi koolitus, mis suurendab töötajate teadlikkust väsimusest ja selle ennetamisest.

Juhtimissüsteemi järelevalve

Lennuliiklusteeninduse juhtimissüsteemi aluseks on standardi ISO 9001 kvaliteedijuhtimise põhimõtted. See tagab klientidele stabiilse ja kvaliteetse teenuse. Meie juhtimissüsteem vastab komisjoni

rakendusmääruse (EL) 2017/373 nõuetele, mille tõenduseks on meile väljastatud Transpordiameti aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifikaat, ning 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 tehakse välisaudititeid, et hinnata vastavust rakendusmääruse (EL) 2017/373 ja standardi ISO 9001:2015 nõuetele.

Lennuliiklusteeninduse juhtimissüsteem ühildab kõiki ettevõtte juhtimissüsteeme ühtsete reeglite alusel: kvaliteet, ohutus, julgestus, kliendisuhted, töökeskkond, keskkond, kommunikatsioon, andmekaitse ja infoturbe haldamine. Süsteem aitab tagada tegevuse kliendikesksuse, 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 eesmärged ja hoolitseme vajalike ressursside olemasolu eest ning korraldame igal aastal juhtimissüsteemi juhtkonnapoolseid ülevaatusi, et juhtkonnal oleks ülevaade toimunud tegevustest, eesmärkide täitmisest ja tulevikuplaanidest.

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

3 ETTEVÖTTE JUHTIMINE

Hea ühingujuhtimise tava aruanne

Lennuliiklusteeninduse ainuomanik on Eesti Vabariik. 2023. aastal liikus ettevõtte majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi haldusalast kliimaministeeriumi haldusalasse. Omanikku esindab kliimaminister.

Lennuliiklusteeninduse juhtimisel lähtutakse äriseadustikust, riigivaraseadusest ja hea ühingujuhtimise tavast (edaspidi: HÜT), võttes arvesse riigivaraseadusest tulenevaid erisusi. Kuna Lennuliiklusteeninduse aktsiate ainuomanik on Eesti Vabariik, siis on aktsionäri huvid kaitstud riigivaraseaduses sätestatud põhimõtete alusel. Seega ei järgi Lennuliiklusteenindus teatavaid hea ühingujuhtimise tava juhiseid, eelkõige neid, mis on seotud üldkoosoleku ja nõukoguga. Juhtimisotsuste tegemisel lähtume riigi kui omaniku ootustest, ettevõtte visioonist, strateegiast ja väärtustest ning jätkusuutliku ja vastutustundliku tegevuse põhimõtetest.

Jätkusuutliku ja vastutustundliku tegevuse põhimõtteid, mis on meie tegevuse olemust arvestades olulised, on käsitletud tegevusaruande peatükkides „Etikakoodeks“ ja „Jätkusuutlik areng“.

Omanik ootab meilt, et oleksime efektiivse majandustegevuse kõrval ka heade juhtimistavade, sotsiaalse vastutuse ja tugeva ärikultuuri poolest Eesti äriühingutele eeskujuks.

Lennuliiklusteeninduse nõukogu, juhatus ja juhtkond töötavad selle nimel, et lõimida meile seatud ootused ettevõtte igapäevategevusse, arendades ja edendades ettevõtet seeläbi järjepidevalt edasi.

Seame Lennuliiklusteeninduse strateegilisi eesmärke viieaastaste strateegiaperioodide kaupa ja hindame nende elluviimist igal aastal võtmemõõdikute abil. Juhtide roll on kaasata töötajad heade juhtimistavade kaudu strateegiliste eesmärkide elluviimisse.

Majandustulemustest anname regulaarset aru kord kvartalis ilmuvate finantsaruannete kaudu, mida avaldame oma kodulehel.

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

Eetikakoodeks

Lennuliiklusteeninduse toimimise aluseks on usaldusväärsus ja eetiline äritegevus. Meie kokkulepitud käitumisstandardid kolleegide, klientide, partnerite ja avalikkusega on esitatud Lennuliiklusteeninduse eetikakoodeksis.

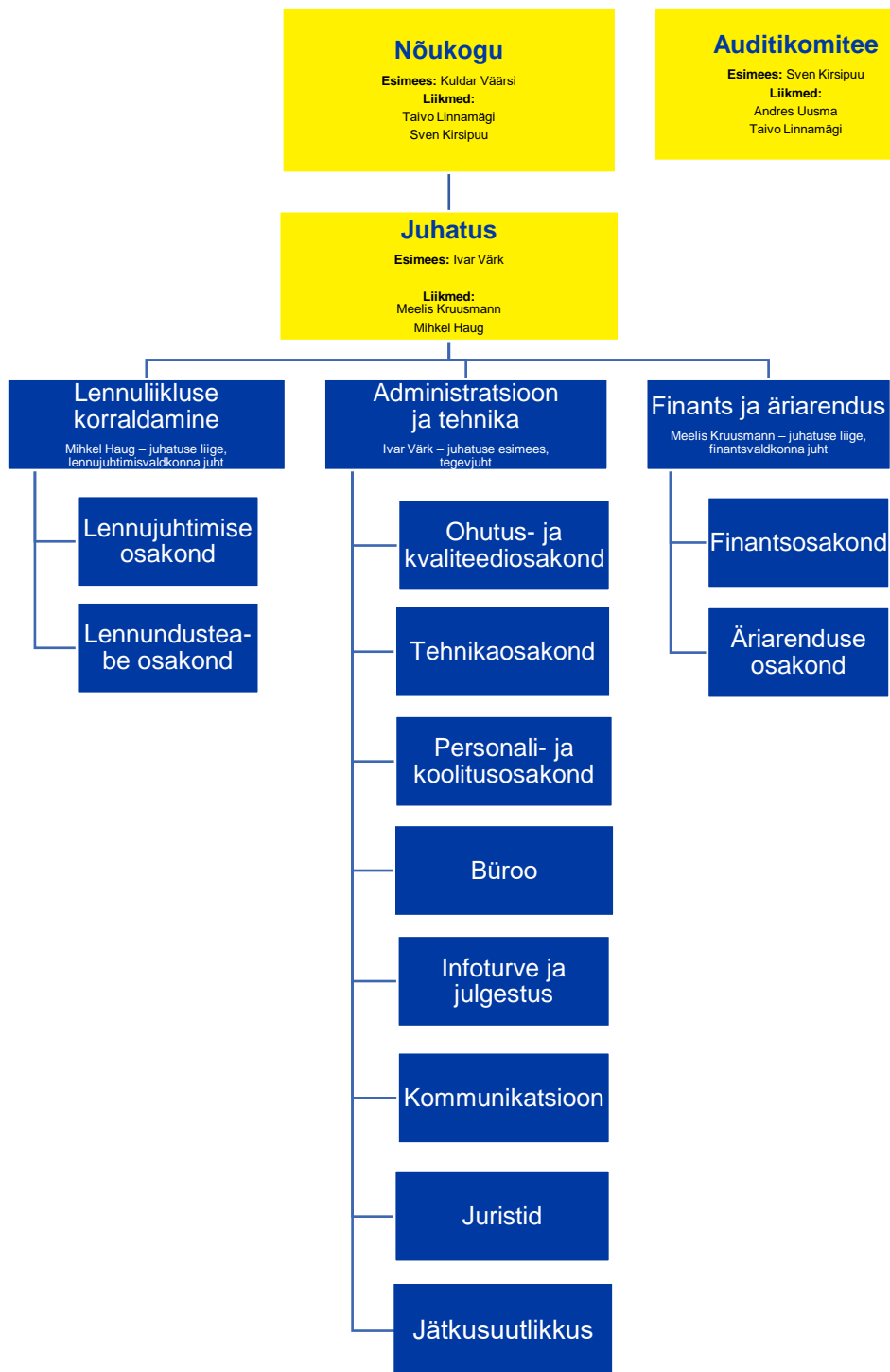
Me lähtume võrdse kohtlemise põhimõtetest ning hoidume diskrimineerimisest, hirmutamisest ja igasugusest ahistamisest.

Valikuid tehes jälgime, et need ei kahjustaks ettevõtte tegevust ja mainet. Me hoidume mis tahes huvide konflikti tekkimisest.

Organisatsiooni struktuur

Lennuliiklusteeninduse juhtimisorganid on üldkoosolek, nõukogu ja juhatus. Igapäevategevust juhib ettevõtte juhtkond.

Lennuliiklusteeninduse juhtimisstruktuur (seisuga 31.12.2023)



Üldkoosolek

Üldkoosolek on Lennuliiklusteeninduse kõrgeim juhtimisorgan, mille kaudu teostab riik oma aktsionäri õigusi. Üldkoosolek kehtestab Lennuliiklusteenindusele omaniku ootused, millega määratakse strateegilised ja finantseesmärgid ning mida uuendatakse vähemalt igal kolmandal aastal. Üldkoosolek käib korraliselt koos üks kord aastas. Omanikku esindab üldkoosolekul kliimaminister.

2023. aasta korraline üldkoosolek kinnitas 2022. aasta majandusaasta aruande, tegi ettepaneku katta 2022. majandusaasta kahjum eelmiste aastate jaotamata kasumi arvelt ning vähendades reservkapitali ja ülekursi. Samuti otsustati dividende eelmiste perioodide jaotamata kasumi arvelt mitte maksta. Lisaks vaadati üldkoosolekul üle tegevuseesmärkide täitmine ning suuremad investeeringud ja olulisemad tehingud.

Nõukogu

Nõukogu ülesanne on kinnitada Lennuliiklusteeninduse strateegilisi eesmärke ja äriplaani ning jälgida juhatuse tegutsemist nende elluviimiseks. Samuti annab nõukogu juhatusele korraldusi ettevõtte sisekontrollisüsteemi tagamiseks ja nõusolekuid igapäevase majandustegevuse raamest väljuvateks tehinguteks.

Lennuliiklusteeninduse nõukogu koosneb põhikirja alusel kolmest kuni kuuest liikmest. Nõukogu liikmed määrab ametisse omaniku esindajana kliimaminister. Liikmete määramisel lähtutakse riigi osalusega äriühingute nõukogude nimetamiskomitee ettepanekutest. Nõukogu liikme volitused kestavad kolm aastat.

Seoses ettevõtte liikumisega 2023. aastal majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi haldusalast kliimaministeeriumi haldusalasse kutsus üldkoosolek nõukogu liikme kohalt tagasi majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi esindanud Andres Uusma ning nimetas nõukokku kliimaministeeriumi esindaja Taivo Linnamägi. Volituste korralise lõppemise tõttu kutsuti nõukogu liikme kohalt tagasi ka Riina Varts.

Koosseis

Esimees



Kuldar Väarsi

Liikmed



Taivo Linnamägi



Sven Kirsipuu

Nõukogu käis 2023. aastal koos seitsmel korral.

Nõukogu liikmete tasustamise korda reguleerib riigivaraseadus. 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. Nõukogu liikmete tööjõukulud kokku olid 2023. aastal 29 188 eurot (2022. aastal 31 250 eurot).

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

2023. aasta majandusaasta aruande koostamiseni ei ole Lennuliiklusteeninduse nõukogu liikmed teavitanud ettevõtjat ühestki teadaolevast huvide konfliktist.

Auditikomitee

Auditikomitee nõustab nõukogu järelevalvega seotud küsimustes, sealhulgas raamatupidamise korraldamise, väliauditi, sisekontrollisüsteemi toimimise, finantsriskide juhtimise ja tegevuse seaduslikkuse monitooringuga seoses, samuti eelarve koostamise ja majandusaasta aruande kinnitamise puhul.

Esimees



Sven Kirsipuu

Liikmed



Taivo Linnamägi



Andres Uusma

2023. aastal toimus viis auditikomitee koosolekut. Vaadati üle ja kiideti heaks 2022. majandusaasta aruanne. Koosolekutel käsitleti ettevõtte vahearuandeid, investeringute kava, täiendava kapitali kaasamist, auditite käigus tehtud tähelepanekuid ja soovitusi ning tulemused esitati ettevõtte nõukogule.

Juhatus

Lennuliiklusteeninduse igapäevase majandustegevuse eest vastutab juhatus, mille liikmed määrab ametisse nõukogu.

2023. aasta veebruaris astus juhatuse liikme ning lennuliikluse korraldamise valdkonna ja lennujuhtimise osakonna juhi kohalt tagasi Üllar Salumäe. Tema asemel määrati mais ametisse Mihkel Haug.

Esimees



Ivar Värk
administratsioon ja
tehnikavaldkond

Liikmed



Mihkel Haug
lennujuhtimise
valdkond



Meelis Kruusmann
finants- ja äriarenduse
valdkond

2023. aastal toimus 28 juhatuse koosolekut.

Lennuliiklusteeninduse juhatuse liikmetele tasuti 2023. aastal kokku 402 508 eurot. 2023. aasta majandustulemuste eest makstava võimaliku preemia otsustab nõukogu pärast majandusaasta aruande kinnitamist. Juhatuse liikmele makstava lisatasu ja lahkumishüvitise suuruse piirmäärad on sätestatud riigivaraseaduses, mille alusel ei tohi Lennuliiklusteeninduse ASi juhatuse liikmele makstava lisatasu suurus kokku ületada juhatuse liikme nelja kuu tasu. Seisuga 31. detsember 2023 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 ja selle suurus ei tohi ületada juhatuse liikme kolme kuu tasu.

Juhtkond

Lennuliiklusteeninduse juhtkond on 8-liikmeline ning koosneb strateegiliste valdkondade juhtidest ja juhatuse liikmetest. Juhtkond juhib ettevõtte igapäevategevust.

Koosseis:

- **Ivar Värk**, juhatuse esimees, administratsioon ja tehnika
- **Mihkel Haug**, 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 ja avaldab veebilehel teavet, mis pakub või võib huvi pakkuda avalikkusele. Samuti rakendab Lennuliiklusteenindus HÜTi punktis 5.6 sätestatud hoolsuse ja läbimõelduse põhimõtet suhtlemisel ajakirjanduse ja teiste huvirühmadega.

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

Finantsaruandlus ja auditeerimine

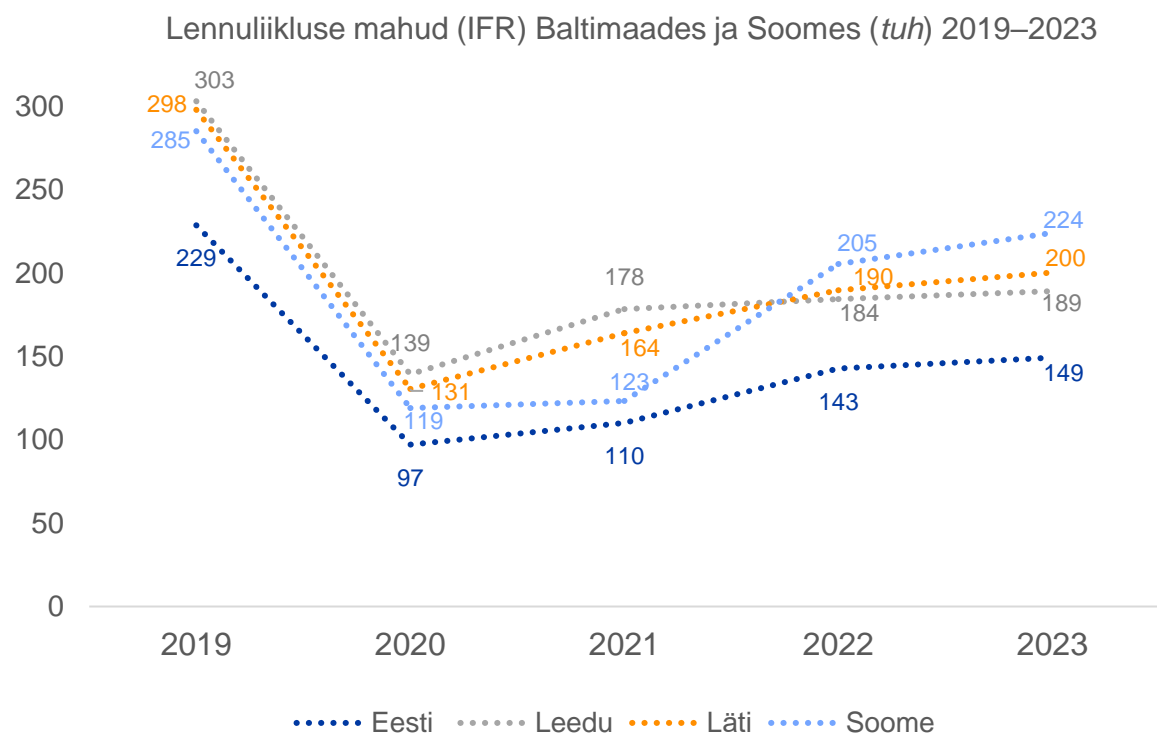
HÜTi punktis 6.2.3. on sätestatud, et audiitorite rotatsiooni korraldamisel võtab emitent aluseks Finantsinspektsiooni 24. septembri 2003. aasta juhendi „Riikliku finantsjärelevalve teatud subjektide audiitorite rotatsioon“. Nimetatud soovituslikku juhendit ei jälgita ja audiitor nimetatakse kolmeks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

4 TURUÜLEVADE JA LENNULIIKLUSE MAHT

Turuülevaade Euroopas ja naaberriikides

2023. aasta oli Euroopa lennundusele hea aasta – lennuliikluse mahud jätkasid kasvamist ja on peaaegu taastunud pandeemiaeelsele tasemele. Euroopas teenindati 2023. aastal kokku 10,2 miljonit lendu, mis on 10% enam (+0,9 miljonit lendu) kui eelneval aastal. Võrreldes kriisieelse 2019. aastaga teenindati ainult 8% vähem lende. Samas oli ka palju väljakutseid – toimusid laiaulatuslikud streigid ja keskmisest rohkem esines halbu ilmastikuolusid, mistõttu maandus ainult 71% lendudest õigel ajal.

Meie regioonis avaldab lennundusele jätkuvalt kõige suuremat mõju Venemaa alustatud agressioonisõda Ukraina vastu ja sellest tulenevad vastastikku kehtestatud sanktsioonid. Lisaks on laialdasi probleeme Hiina majanduses, mis tulenevad deflatsioonisurvest ja kinnisvarakriisist. Hiina eksport langes 2023. aastal esimest korda seitsme aasta jooksul ja aasta esimesel poolel teenindasime koguni 31% vähem Hiina operaatorite lende kui aasta varem. Aasta teisel poolel taastusid Hiina operaatorite lennud märkimisväärselt ja 2023. aasta peale kokku teenindasime 7% rohkem lende kui aasta varem. Kokku teenindasime Eestis 5% rohkem lende kui eelneval aastal, kuid võrreldes kriisieelse 2019. aastaga 34% vähem lende.

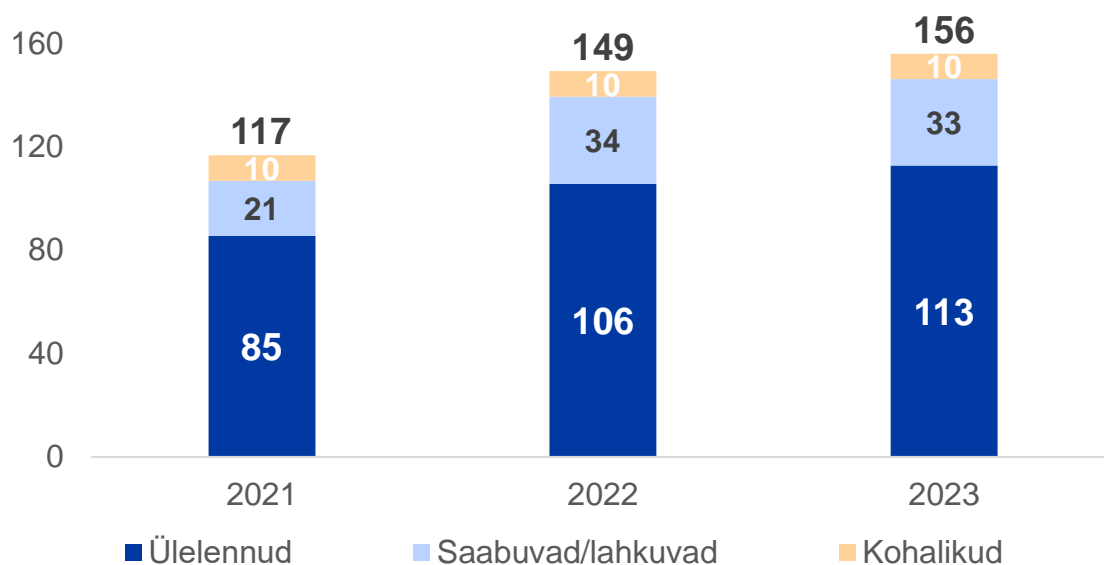


Eesti lennuliikluse IFRi mahuks kujunes 2023. aastal 149 tuhat lendu (võrreldes 2022. aastaga kasv 7 tuhat lendu ehk 5%). Balti riikide ja Soome võrdluses näitas kõige suuremat kasvu nii absoluutnumbrites kui ka protsentuaalselt Soome ning lennuliikluse mahuks kujunes 224 tuhat lendu (võrreldes 2022. aastaga kasv 19 tuhat lendu ehk 9%). Läti lennuliikluse mahuks kujunes 2023. aastal 200 tuhat lendu (võrreldes 2022. aastaga kasv 11 tuhat lendu ehk 6%). Leedu lennuliikluse mahuks kujunes 2023. aastal 189 tuhat lendu (võrreldes 2022. aastaga kasv 5 tuhat lendu ehk 3%).

Lennuliikluse maht Eestis

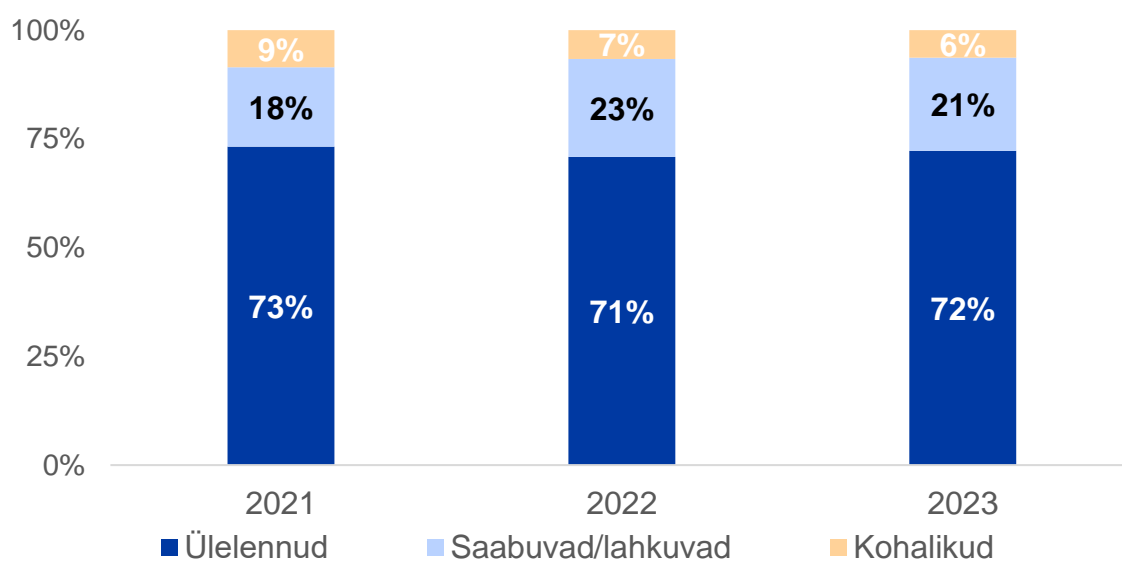
Eesti õhuruumis teenindatud lendude arv kokku kasvas 2023. aastal 5% (2022. aastal 28%). Arvestades nii instrumentaal- (IFR) kui ka visuaallennureeglite (VFR) alusel toimunud lendude mahtu, teenindati kokku 156 tuhat lendu (2022. aastal 149 tuhat). Võrreldes varasema aastaga suurenes lendude maht ülelendude osas (2022. aastaga võrreldes +7%), saabuvaid/lahkuvaid lende oli vähem (2022. aastaga võrreldes -1%) ja kohalikke lende teenindati samal tasemel (2022. aastaga võrreldes 0%).

Teenindatud lendude arv (tuh) 2021–2023



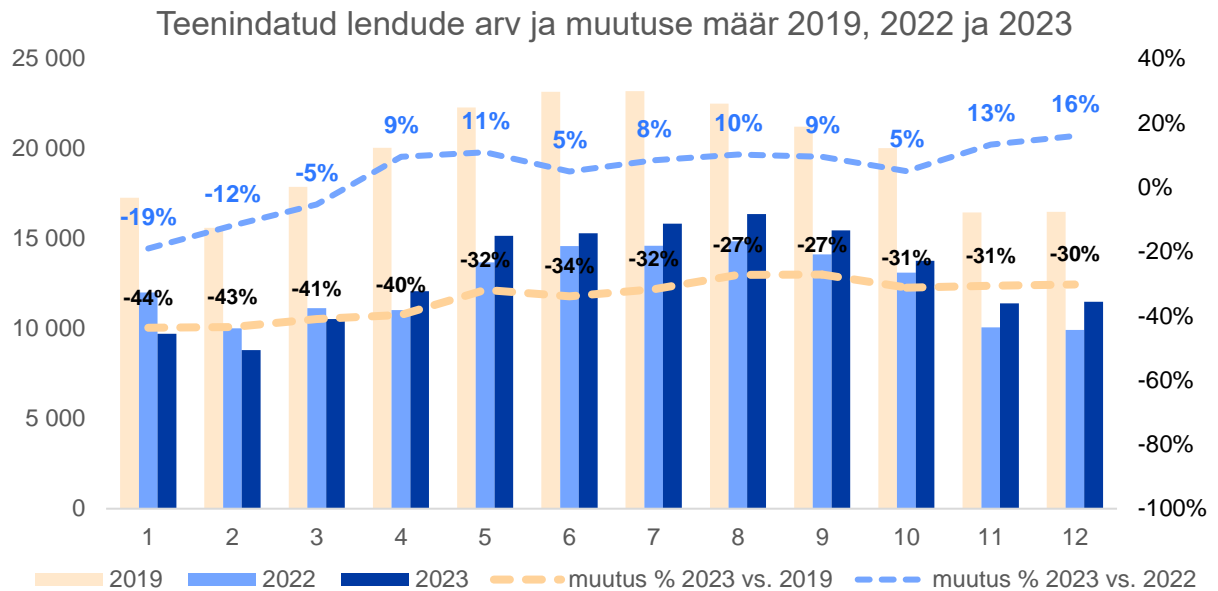
Teenindatud lendude mahust 72% moodustasid Eestist ülelennud, saabuvate/lahkuvate lendude osakaal oli 22% ja kohaliku liikluse osa 6%.

Teenindatud lendude protsentuaalne jaotus 2021–2023

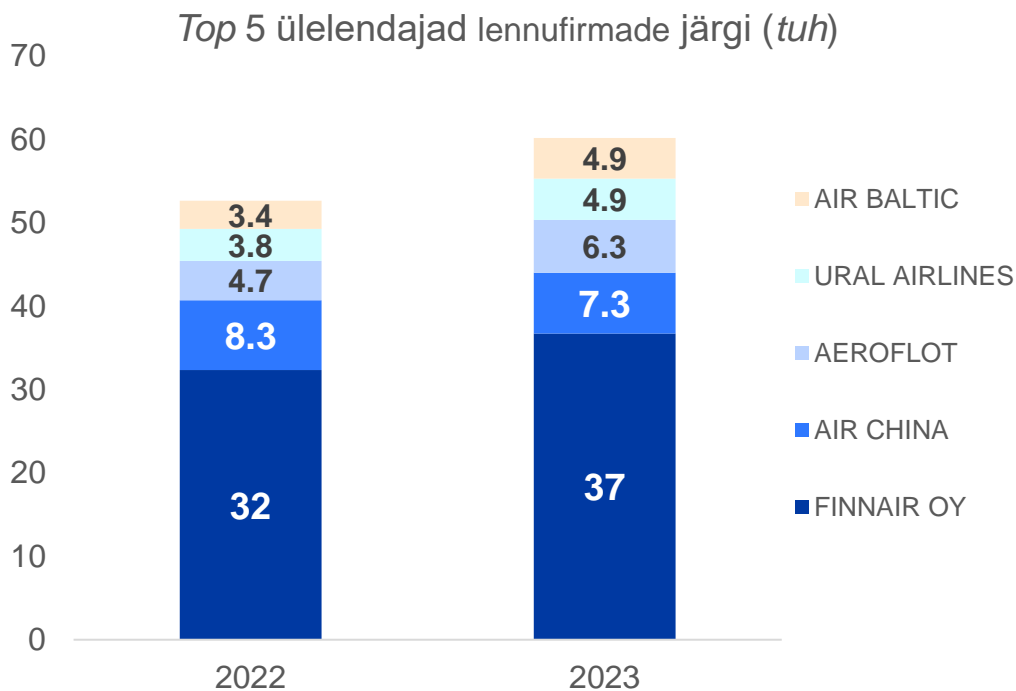


Lennuliikluse mahud olid 2023. aasta esimeses kvartalis madalamal tasemel kui aasta tagasi samal perioodil. Alates teisest kvartalist on toimunud järkjärguline paranemine ja 2023. aasta viimases kvartalis

teenindasime võrreldes eelmise aasta sama perioodiga 11% rohkem lende. Kõige tihedama liiklusega kuuks osutus august, mil teenindati keskmiselt 528 lendu päevas, ja tihedaima liiklusega päeval teenindati kokku 577 lendu.

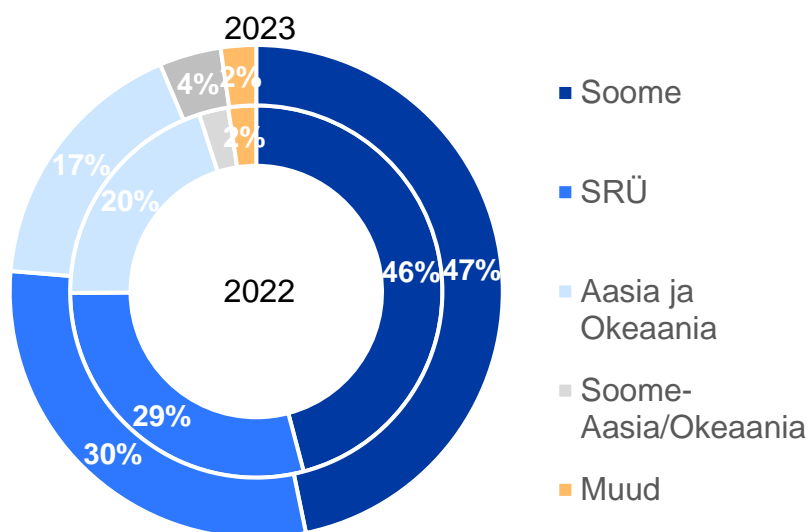


Ülelendude maht suurenes 2022. aastaga võrreldes 7%. Ülelendude arvestuses oli ettevõtte suurim klient 2023. aastal endiselt Finnair (33% ülelendude koguarvust), millele järgnesid Air China International (6%), Aeroflot (6%), Ural Airlines (4%) ja Air Baltic (4%).



Ülelennuliiklusest toimus 47% Soome suunas, 30% SRÜ riikide suunas, 17% Aasia/Okeaania suunas ja 6% moodustasid muud sihtkohad.

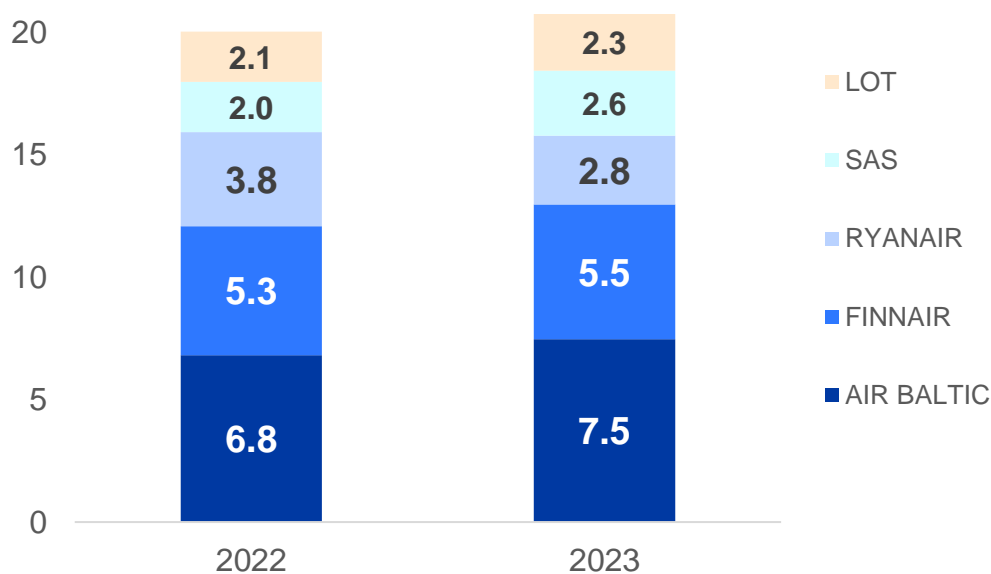
Ülelennuliikluse sihtkohtade jaotus 2022/2023



Võrreldes varasema aastaga vähenes saabuvate/lahkuvate lendude maht 2023. aastal 1%. Euroopa riikide võrdluses oleme negatiivse mahu kasvuga viimaste hulgas. Kuigi reisijate arv kasvas 2023. aastal Tallinna lennujaamas eelneva aastaga võrreldes 8%, siis peamine negatiivne mõju on tulnud kabalendude mahtude vähenemisest, tulenevalt geopoliitilisest olukorrast.

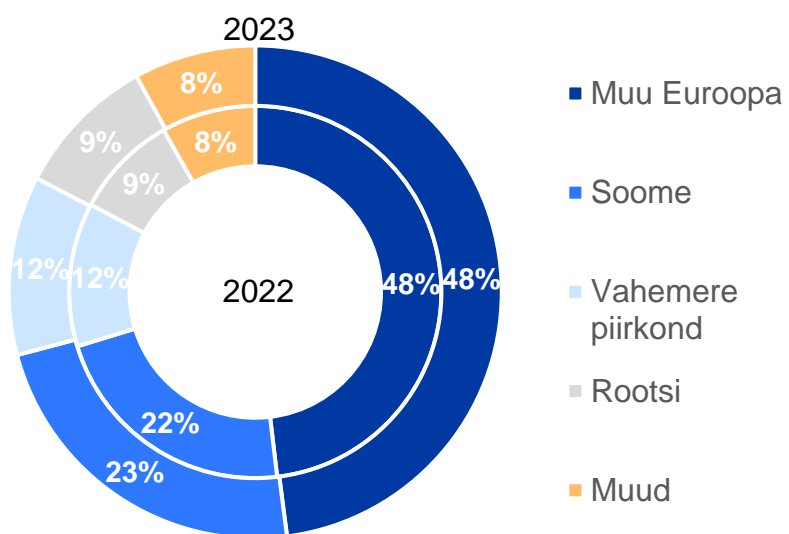
Üle poole Eesti lennuväljadele ja lennuväljadelt toimunud rahvusvahelistest lendudest opereeris neli lennuoperaatorit. Ettevõtte suurim klient Tallinna lennujaamas on endiselt Air Baltic, kellele järgnesid Finnair, Ryanair, Scandinavian Airlines ja LOT. Eelnimetatud operaatorite lennud moodustasid vastavalt 22%, 17%, 8%, 8% ja 7% Eesti lennuväljadel opereeritud lendude koguarvust.

Top 5 rahvusvahelised saabumised/väljumised lennufirmade järgi (tuh)



Tallinnasse ja Tallinnast teenindatud lendudest toimus 48% Euroopa, 23% Soome ja 12% Vahemere suunas ning ülejäänud 17% teistes suundades.

Tallinnasse ja Tallinnast lendude jaotus 2022/2023



5 MAJANDUSTULEMUSED

Finantsnäitajad 2022–2023 (eurodes)

	2023	2022
Müügitulu	17 923 424	15 683 553
Käibe muutus	14,3%	–8,3%
EBITDA	–68 100	–926 780
Ärikasum	–2 720 670	–4 690 047
Maksueelne kasum	–3 062 822	–4 880 429
Puhaskasum	–3 062 822	–4 880 429
Puhaskasumi muutus	37%	–41%
Müügitulu töötaja kohta	103 604	89 111
EBITDA marginaal	0%	–6%
Maksueelse kasumi marginaal	–17%	–31%
Puhasrentaablus	–17%	–31%
Omakapitali osakaal	33%	46%
Omakapitali rentaablus (ROE)	–25%	–30%
Varade tootlus (ROA)	–10%	–15%
Maksevõime kordaja	1,1	0,5
Võlakordaja	0,7	0,5
Keskmine töötajate arv	173	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

Keskmine töötajate arv = osalise- ja täistööajaga töötajate keskmine arv aastas

Tulemuslikkuse kava ja ühikuhinnad

Muudatused Lennuliiklusteeninduse ASi navigatsiooniteenuste ühikuhindades

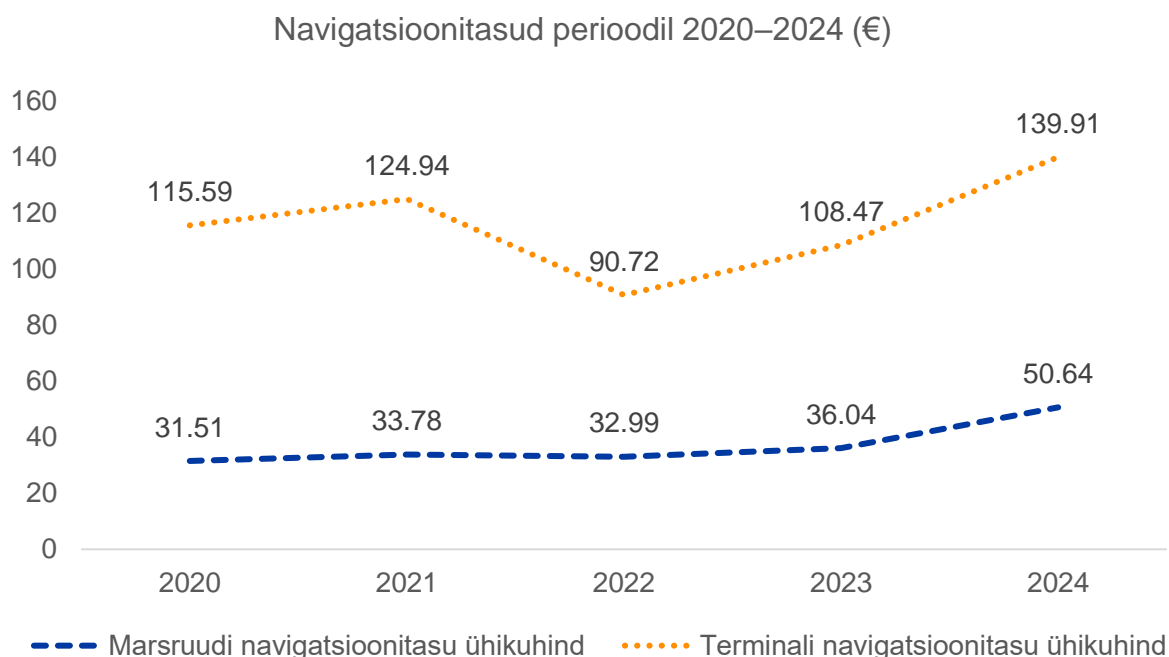
Aeronavigatsiooniteenuste tasude ühikumäärad arvutatakse kooskõlas Euroopa Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/317, milles sätestatakse ühine aeronavigatsioonitasude süsteem.

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 ja alates 1. jaanuarist 2023 oli ühikuhinnaks 36,04 eurot. Aasta varem oli see 32,99 eurot. Kehtiva hinnaregulatsiooni tõttu muutis ettevõtte marsruudi navigatsiooniteenuse ühikuhinda ka 2024. aastaks. Uus ühikuhind on 50,64 eurot.

Terminali navigatsiooniteenuse ühikuhind oli 2023. aastal 108,47 eurot, aasta varem oli see 90,72 eurot. Alates 1. jaanuarist 2024 on terminali navigatsiooniteenuse ühikuhind 139,91 eurot.

Navigatsioonitasud perioodil 2020–2024



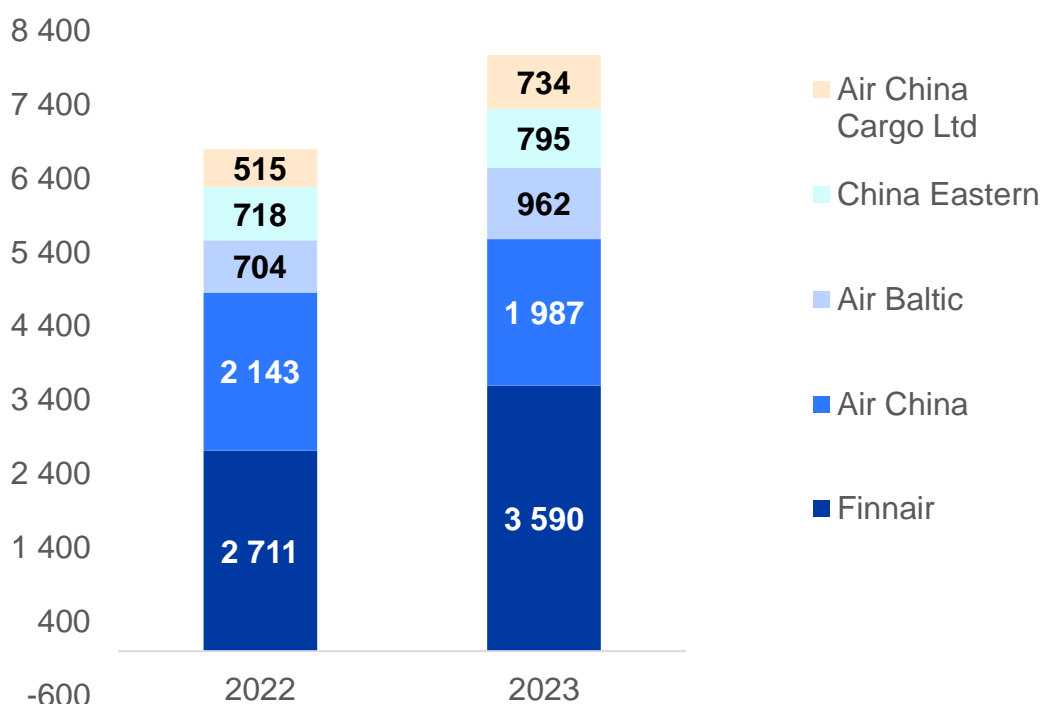
Tulud ja kulud

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

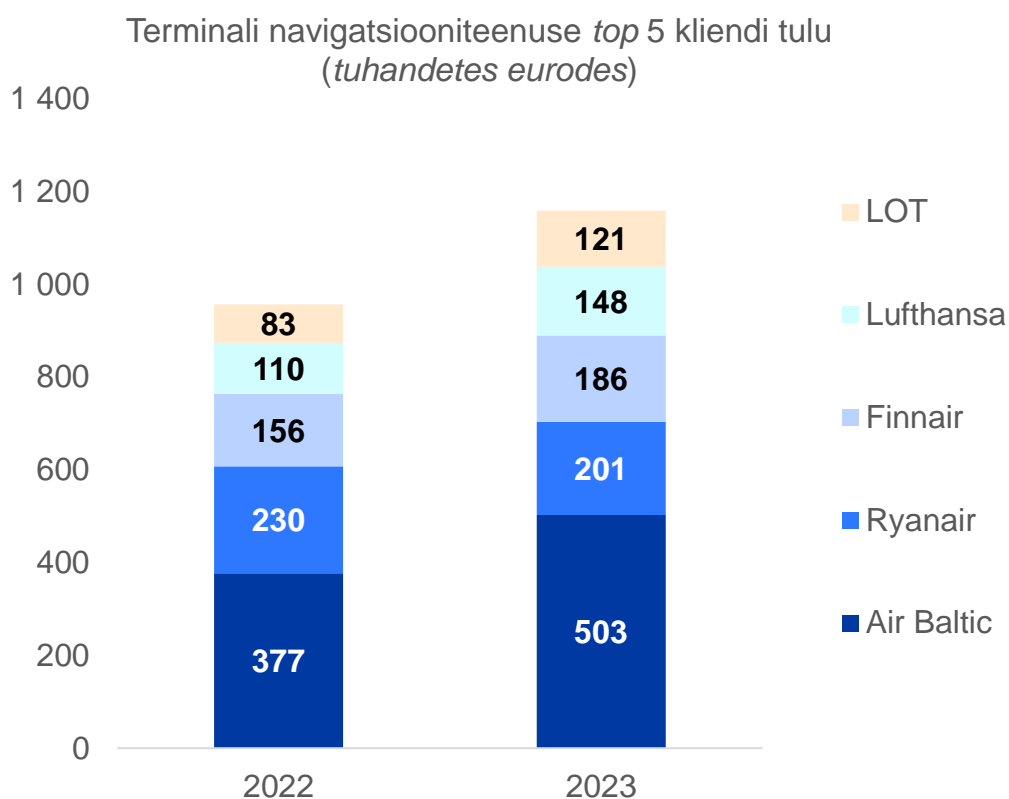
Lennuliiklusteeninduse 2023. aasta äritulud kokku olid 18,3 miljonit eurot (2022. aastal 16,1 miljonit eurot), ettevõtte 2023. aasta müügitulu oli sealjuures 17,9 miljonit eurot (2022. aastal 15,7 miljonit eurot), kasvades aastaga 14%. Müügitulude kasv on tingitud ülelennuliikluse mahu kasvust ja samuti on kasvanud teenusühiku hind võrreldes varasema aastaga.

Marsruudi navigatsiooniteenuse müügitulud moodustavad peamise osa müügituludest, 2023. aastal 89%. Marsruudi navigatsiooniteenuse tulu teeniti 2023. aastal võrreldes eelneva aastaga 14% rohkem. Suurimaks marsruudi navigatsiooniteenuse müügituluga kliendiks kujunes Finnair (vs. 2022 +32%).

Marsruudi navigatsiooniteenuse top 5 kliendi tulu
(tuhandetes eurodes)

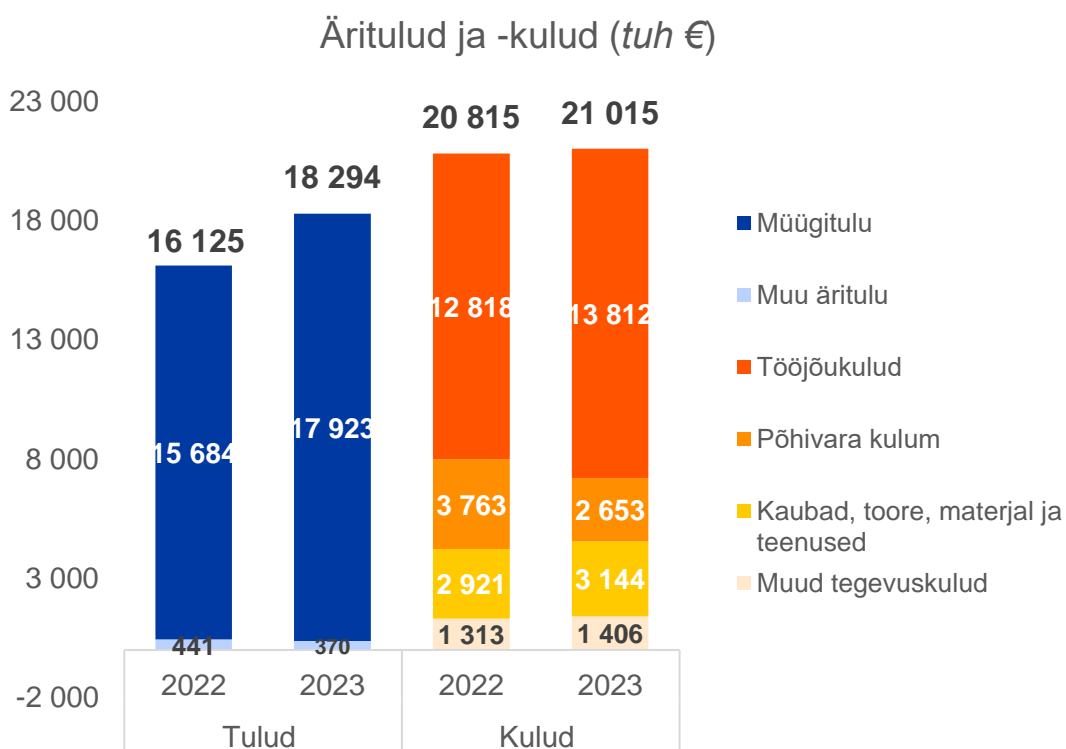


Terminali navigatsiooniteenuse tulu teeniti 2023. aastal võrreldes eelneva aastaga 19% rohkem. Suurim marsruudi navigatsiooniteenuse müügituluga klient oli Air Baltic (võrreldes 2022. aastaga +33%).



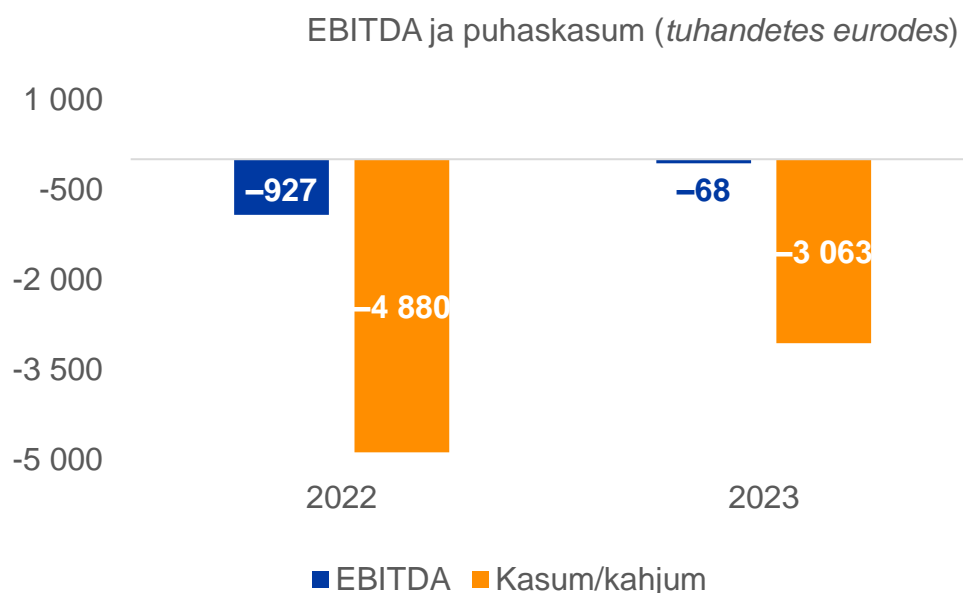
Ettevõtte ärikuludest moodustavad enamiku kuludest püsikulud. Ärikulud kasvasid 2023. aastal 1%, ulatudes 21,0 miljoni euroni (2022. aastal 20,8 miljonit eurot). Tööjõukulud moodustasid 2023. aastal kokku 13,8 miljonit eurot (2022. aastal 12,8 miljonit eurot) ja kasvasid võrreldes 2022. aastaga 8%. Põhivara amortisatsioonikulud kahanesid aastaga 1,1 miljonit eurot (–30%).

Finantstulud ja -kulud kokku olid 2023. aastal 342 tuhat eurot (2022. aastal 190 tuhat eurot).



Kasumlikkus

Ettevõtte 2023. aasta ärikasum enne põhivara kulumit (EBITDA) oli –68 tuhat eurot ehk 859 tuhande euro võrra parem tulemus kui eelmisel aastal samal perioodil. Puhaskahjum vähenes 2023. aastal 3,1 miljoni euroni, aasta varem oli kahjum samal perioodil 4,9 miljonit eurot.



Investeeringud

2023. aastal investeeriti materiaalsesse ja immateriaalsesse varadesse kokku 6,6 miljonit eurot (2022. aastal 4,6 miljonit eurot), maht suurenes aastaga 43%.

Lennuliiklusteeninduse ASi varade maht oli aasta lõpu seisuga 31,8 miljonit eurot, suurenedes aasta algusega võrreldes 2,5 miljoni euro võrra (+8%). Omakapital moodustas 10,6 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.

2023

	Marsruudi navigatsiooni- teenus	Terminali navigatsiooni- teenus	Muud teenused	Kokku
Tulud	16 036 825	1 953 854	337 999	18 328 678
Ärikulud	18 296 198	2 711 693	6 645	21 014 536
Kapitaliga seotud kulud	1 012 040	225 080	1 593	1 238 713
Majanduslik lisaväärtus ettevõtte tasandil	-3 271 413	-982 919	329 761	-3 924 571
Riigi kulud	7 335 702	384 074	0	7 719 776
Majanduslik lisaväärtus riigi tasandil	-10 607 115	-1 366 993	329 761	-11 644 347

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	0	6 829 884
Majanduslik lisaväärtus riigi tasandil	-12 078 970	-1 183 466	356 011	-12 906 425

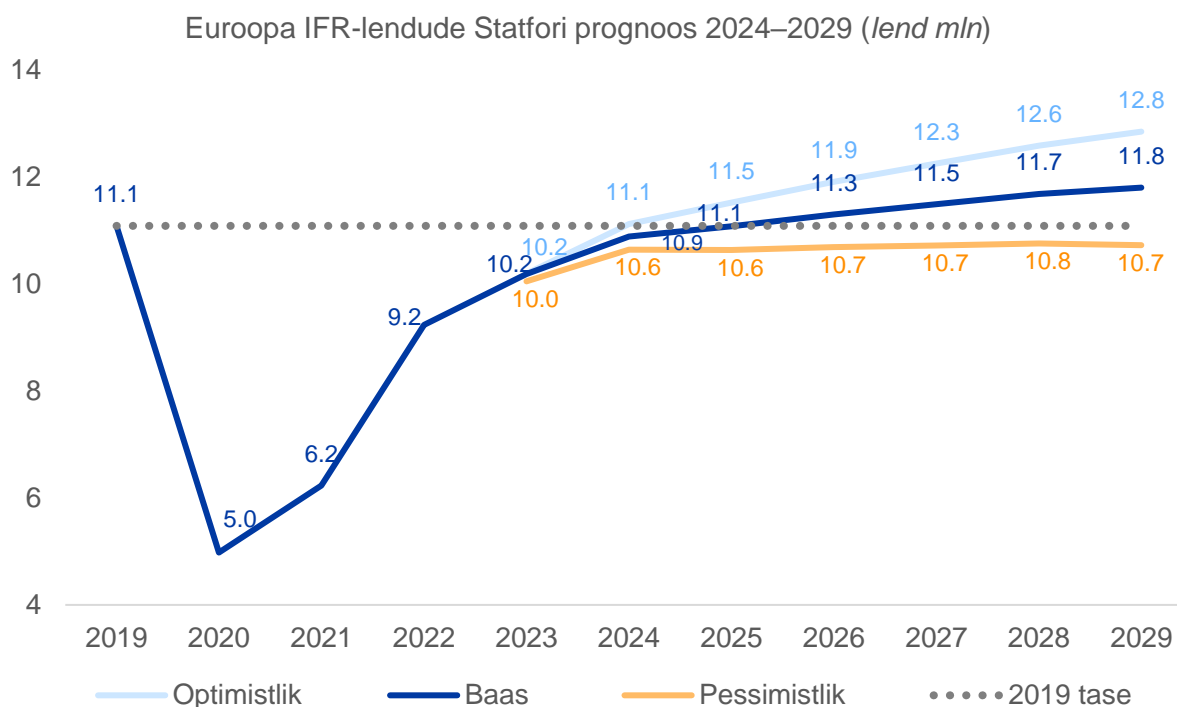
Väljavaated 2024. aastaks

2024. aasta tegevuste planeerimisel ja sihtide seadmisel võime olla mõõdukalt optimistlikumad. Oluline osa Eesti ülelennuliiklusest toimub Aasia-Euroopa suunal. Kui 2023. aasta esimesel poolel teenindasime Hiina operaatorite lende koguni 31% vähem kui aasta varasemalt, siis aasta teisel poolel taastusid Hiina operaatorite lennud märkimisväärselt. 2023. aasta peale kokku teenindasime 7% rohkem Hiina operaatorite lende kui aasta varasemalt. 2024. aasta esimesel kuul on lennufirmad lendude mahte suurendanud ja loodetavasti jätkub positiivne suundumus kogu 2024. aasta jooksul.

Negatiivsema poole pealt on Eesti hinnakasv püsinud euroala keskmisest kiirem, olles 2023. aastal 9,2%. Eesti Panga hinnangul 2024. aastal inflatsioon aeglustub, kuid prognoos on jätkuvalt kõrge, ulatudes 3,4%ni. Ka palgakasv on olnud viimastel aastatel kiire, ulatudes 2023. aastal 11,1%ni. 2024. aastal palgakasv jätkub, Eesti Pank prognoosib 6,6% tõusu. Kõik need tegurid mõjutavad ettevõtte majandustulemusi ja rahavooge.

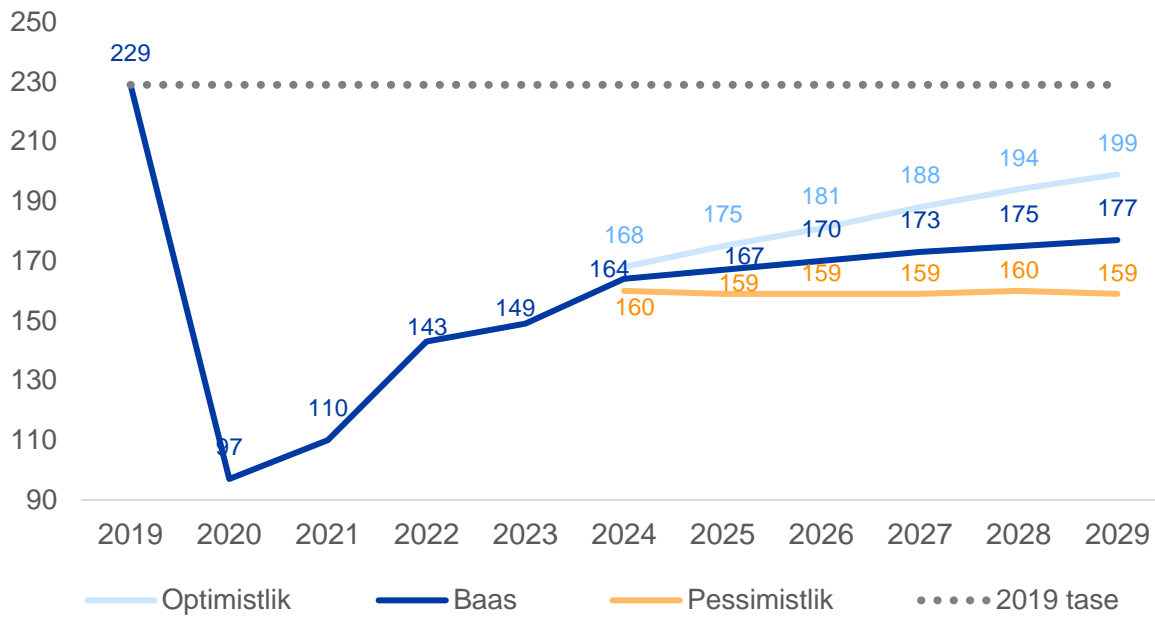
Euroopa lennundusele oli 2023. aasta hea aasta – lennuliikluse mahud jätkasid kasvamist ja on peaaegu taastunud pandeemiaeelsele tasemele. Euroopas teenindati 2023. aastal kokku 10,2 miljonit lendu, mis on 10% enam (+0,9 miljonit lendu) kui eelneval aastal. Võrdluses kriisieelse 2019. aastaga teenindati ainult 8% vähem lende.

2023. aasta oktoobris uuendas EUROCONTROL lennumahtude prognoose perioodiks 2024–2029. Baasprognoosi kohaselt taastub Euroopa lennuliiklus 2019. aasta tasemele 2025. aastal.



EUROCONTROLi Eesti IFR-lendude prognoos on 2024. aastaks 164 tuhat lendu, mis on Statfori kevadisest prognoosist väiksem (176 tuhat IFR-lendu) ehk liiklus taastub aeglasemalt kui kevadel prognoositi. Prognoosi kohaselt ei taastu lähitulevikus Eesti lennuliikluse mahud 2019. aasta kriisieelsele tasemele.

Eesti IFR-lendude Statfori prognoos 2024–2029 (lend tuh)



Meie regioonis avaldab lennundusele jätkuvalt kõige suuremat ja pikaajalisemat mõju Venemaa alustatud agressioonisõda Ukraina vastu ning sellest tulenevad vastastikku kehtestatud sanktsioonid. Lisaks on nii Hiina kui Euroopa majandused raskustes ja mitmed probleemid vajavad lahendamist. Pikemate prognooside tegemisel peame arvestama suurema määramatusega ja tõdema, et lähiaastatel me kriisieelse tasemeni ei jõua.

6 TEENUSED JA VALDKONNAD

6.1 Lennuliikluse korraldamine

Korraldame lennuliiklust Eesti õhuruumis, pakkudes nii mehitamata kui ka mehitatud lendudele ohutut ja digitaalset lennujuhtimisteenust.

Eesti õhuruumis toimus möödunud aastal 156 tuhat lendu, millest u 72% moodustasid ülelennud. 2023. aastal teenindasime 5% rohkem lende kui aasta varem. Tagasihoidlikku kasvu võis märgata Eestist ülelendavate lendude puhul. Terminali osas ehk Tallinnast algavate ja siin lõppevate lendude poolest jäi liiklus tunamullusega samasse suurusjärku.

Aasta esimesel neljal kuul oli meie teenindatavate lendude maht aasta varasema võrreldes tunduvalt väiksem. Edasi pigem ületasime liiklusmahult 2022. aastat ja kohati ka 2023. aastaks prognoositud mahtu.

Kuigi ülelendude maht mõnevõrra kasvas, on selles liiklusvoos tugevalt tunda viimaste aastate globaalsete sündmuste mõju. Kui jätta võrdlusest välja 2022. aasta kolm esimest kuud, kui sõda Ukrainas polnud veel õhuruumi kasutusele mõju avaldanud, oleks Eesti õhuruumi lennuliikluse kasvutempo 9,4%.

Vaadates lennuliikluse seisukohta Euroopas tervikuna, siis oleme koos Lätiga Ukraina ja Moldova järel kõige rohkem sõjasanktsioonide tõttu kannatanud riik. Kui üldiselt on Euroopa lennuliiklus taastunud COVID-19-eelse perioodi tasemele ja mõnikord isegi seda ületanud, siis oleme COVID-19-eelse perioodiga võrreldes lennumahudelt 34% maas.

Lähiaastatel on lennuliikluses üldiselt oodata pigem stabiilsust ja meie piirkonna lennuliikluse maht jääb tõenäoliselt samale tasemele.

Olukord lennuliikluses on tekitanud palju küsimusi selle kohta, kuidas korraldada lennujuhtimise tööd võimalikult otstarbekalt ja majanduslikult jätkusuutlikult. Selleks, et langetada keerulistes oludes kaalutletud otsuseid, teeme põhjalikke tööd andmete kogumise ja nende analüüsiga.

2023. aastal pöörasime tähelepanu lennujuhtide *ATCO-hour productivity* näitajale, mille kohta on olemas võrdlusandmed ka teistest EUROCONTROLi liikmesriikidest. Kui 2021. aastal oli Lennuliiklusteeninduse lennujuhtide vastav näitaja 0,66, siis edaspidi seadis nõukogu meile eesmärgi parandada näitajat 15% aastas. Et saada ajakohane ülevaade meie lennujuhtide *ATCO-hour productivity* näitajast, otsustasime teha omal jõul praegustel andmetel põhineva analüüsi. 2023. aastal ületasime varasema aasta näitajat 18% võrra. Alates 2021. aastast on näitajat parandatud 43%.

Oleme tegelenud ka operatsioonilise töö „pulditudide“ registreerimise digitaliseerimisega. See aitab meil dünaamiliselt hinnata vahetusesisest efektiivsusnäitajat ja lennujuhi reaalselt töökoormust ning korraldada paremini vahetusesisest rotatsiooni.

Kõigi nende uuenduste eesmärk on see, et töötaksime optimaalselt. Ühelt poolt soovime, et meie inimesed saaksid oma oskusi ja potentsiaali maksimaalselt rakendada, ja teiselt poolt soovime, et ettevõtte oleks jätkusuutlik.

Aastasse mahtus mitmeid projekte, mille ajendiks on olnud nii lendajate soovid kui ka õhuruumi paindlik ja dünaamiline kasutatavus. Tegime ära suure osa tööst seoses lähiala uuendamisega. Muudatuse

käigus kujundame Tallinna lähiala VFR-lennuliiklust arvestades optimaalsemaks. Muudatus aitab meil lennujuhtimisega seotud koormust paremini korraldada, lihtsustab pilootidele kehtivaid protseduureegleid ja mõjub positiivselt ka keskkonna vaates. Uue lähiala plaanime rakendada 2024. aasta esimeses pooles.

Võtsime kasutusele droonilennutajatele mõeldud andmevahetussüsteemi, et tuua tuleviku lennundus sujuvalt ja ohutult konventsionaalse lennundusega ühte õhuruumi.

Samuti valmistusime Kuressaare lennuvälja liitmiseks digitorni keskusega ja plaanime sealt teenuse osutamist alustada 2024. aasta esimeses kvartalis.

Tulevaks suveks on tehtud ettevalmistusi ka piirkondliku lennujuhtimise õhuruumi sektorite jaoks, et tagada muutunud liiklusolukorras ühtlasem koormus sektorite vahel ja ohutus neutraalvete kohal toimuva eri iseloomuga lennutegevuse tarbeks.

Lendajate ohutuse seisukohalt on laiendatud DME-võrgustikku, et pakkuda alternatiivi navigeerimisel GPS-häirete korral, mis on kahjuks muutunud meie piirkonnas lennunduse igapäevaseks osaks.

Teeme tihedat koostööd Õhuväega erinevate harjutusalade kasutamiseks, et võimaldada riigikaitseülesannete täitmist ja õppuste läbiviimist. Suur osa õhuruumi reserveerimisest õppuste jaoks mõjutab ka muu liikluse korraldust ja pikamaalendude lennuplaanid suunatakse sellisel juhul Eesti õhuruumist mööda. Oleme välja töötamas õhuruumi kasutamise plaane selliselt, et liiklus saaks jätkuvalt minna kõige otsemat teed ja Kaitseväge saaks taktikaliselt kasutada õhuruumi oma vajaduste tarbeks.

Lendude maht on küll kasvanud, kuid prognoositud üldine majanduse paranemine ei ole teoks saanud ja see on avaldanud mõju kasutatavatele õhusõidukitele. Rohkem on väiksemaid õhusõidukeid, mis tähendab meile samal hulgal tööd väiksema tuluga, kuid on märgata ka suurte (Boeing 747 ja Airbus 380) liinile naasmist. Samas tekitavad väiksemad õhusõidukid ka vähem heitmeid ja tänu sellele on CO₂ heitkoguse näitajad Eesti õhuruumis langenud. CO₂ koguheidet veavad aga alla sanktsioonidest tingitud asjaolud: kui varasemalt võttis lend Minskist Kaliningradi tund aega, siis täna kulub lennuks 2,5 korda rohkem aega.

Tulevikku vaadates ei näe me lähiaastal kiiret lennuliikluse kasvu, kuna eeldada on sanktsioonide jätkumist.

6.1.1 Lennundusteabe osakond

Sujuva lennuliikluse korraldamiseks Eesti õhuruumis tegeleme aeronavigatsiooniteabe teenuse pakkumisega. Aeronavigatsiooniteabe teenuse eesmärk on ohutuks, kvaliteetseks ja regulaarseks lennuliikluseks vajaliku teabe (aeronavigatsiooniteabe ja -andmete) kogumine, töötlemine ning edastamine. See tähendab, et meie ülesanne on hallata kogu Eesti õhuruumis (Tallinn FIR) lendamiseks vajalikku infot ja teha see õhuruumi kasutajatele sobilikus vormingus kättesaadavaks.

Lendamise jaoks olulise teabe hulk on aasta-aastalt märkimisväärselt kasvanud. Nii see kui ka tehnoloogiline areng ja sellega kaasnev info töötlemise võimaluste enesestmõistetavus on suunanud valdkonna arengut. Eesmärk on jõuda olukorda, kus piloot ei pea talle olulist infot lugema enam paberi pealt ja kodeeritud teatena, vaid seda teeb tema eest masin. See aga tähendab, et vastav info peab olema digitaliseeritud kujul ja kokkulepitud formaadis, et saavutada info liikumise automatiseeritus ja seeläbi vähendada vigade võimalust, suurendada olukorrateadlikkust ning parandada õhuruumi läbilaskevõimet.

Digitaliseerituse taseme ühtlustamiseks ja ka selle kiirendamiseks on Euroopa Komisjon välja andnud määruse, mille kohaselt peavad lennuliiklusteenindused üle Euroopa looma digitaalse teabevahetuse tehnoloogilise võimekuse (*System Wide Information Management – SWIM*) ja hakkama pakkuma digitaalseid teabevahetuse teenuseid (SWIM-teenused).

Kõikides AIM-valdkonna arendusprojektides oleme seda ka silmas pidanud.

2022. aastal alustasime koos arendajaga tegevusi selle nimel, et liidestada meie aeronavigatsioonilise informatsiooni andmebaas (Aeronautical Information Management DataBase – AIMDB) EUROCONTROLi vastava andmebaasi uue versiooniga (European AIS Database Static and Dynamic Data – EAD SDD). SDD andmebaasis kasutatav andmemudel loob võimaluse digiNOTAMi kasutuselevõtuks, kuna selle abil saab lisada ajutise info kehtivusaega. Lisaks saab sisestada rohkem ja detailsemat staatilist teavet, 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 toimus tähtaegselt 7. septembril 2023.

2023. aastal jätkusid aeronavigatsiooniteabe süsteemide CADAS uuendamistööd, mille leping sõlmiti 2019. aasta lõpul. Uuenduse läbivad nii aeronavigatsioonilise informatsiooni andmebaas, teadete töötlemise infosüsteem NOTAM kui ka lennuplaaniteadete töötlemise infosüsteem. Eesmärk on suurendada süsteemide kasutusmugavust ja viia süsteemid vastavusse SWIM-teenuste pakkumiseks. Viimased tarned ja tööde lõpp olid planeeritud 2023. aasta lõpu. Väike osa arenduste tarnest liigub siiski ka 2024. aastasse, kuna arendaja alahindas nende tööde mahtu ja keerukust. Lepingu muudatuse kohaselt on viimase tarne tähtaeg 2024. aasta juuni.

2024. aastal keskendume tarnitud arenduste kasutuselevõtule ja jätkame ettevalmistusi digiNOTAMi teenuse rakendamiseks.

Ka 2023. aastal jätkasime koostööd Estonian Autosport Events MTÜga seoses WRC Rally Estonia 2023 korraldamisega. Lennuliiklusteeninduse ülesanne on aidata WRC etapi korraldajal tagada ohutu lennuliiklus rallialal. Valmistame ette alade kaardid, abistame AIP lisa avaldamise ettevalmistamisega ning kirjeldame platsidele ohutu maandumise ja alas ohutu lendamise protseduure. Lennundusteabe osakonna ülesanne on tagada side ralli keskuse ja õhusõidukite vahel, mehitades ralli keskuse lennujuhtidega, kes aitavad vajadusel 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 paberkujul.

6.2 Tehnika- ja äriarendus

6.2.1 Tehnikaosakond

Lennuliikluse korraldamine on tänapäeval mõeldamatu ilma spetsiaalsete tehniliste vahenditeta. Ohutu ja sujuva lennuliikluse tagamiseks esitatakse lennunduses kasutatavatele tehnilistele süsteemidele väga rangeid nõudmisi.

Meie tehnikaosakond hoolitseb selle eest, et meil oleksid olemas nõuetele vastavad süsteemid ja seadmed, et need oleksid töökindlad ja -korras ning varustaksid meid täpsete andmetega. Samuti tegeleb tehnikaosakond järjepidevalt tehniliste lahenduste kaasajastamise ja uute süsteemide kasutuselevõtuuga, et saaksime pakkuda alati kvaliteetset ja ohutust arvestavat teenust.

2023. aastal toimus mitmeid olulisi arenguid seoses meie keskse lennujuhtimissüsteemi ning navigatsiooni-, raadioside- ning seireseadmete ja -süsteemidega.

Tegime vajalikke ettevalmistusi uuele lennujuhtimissüsteemile TopSky B11-le üleminekuks, mis peaks toimuma 2024. aasta märtsis. TopSky B11 versioonile läheme üle põhjusel, et praegune lennujuhtimissüsteemi riistvara on vananenud ja vajab väljavahetamist – ilma tarkvara uuenduseta seda aga teha ei saa. TopSky B11 on vajalik ka pikemat tulevikuperspektiivi silmas pidades. Nimelt võtame kasutusele sama lahenduse, mis on soomlastel ja see on väga oluline FINESTi programmi rakendamiseks. Aasta jooksul paigaldasime seadmetiku ning tegime tarkvara tehase ja kohapealsed testid. Lisaks tegime ettevalmistusi tulevase varulennujuhtimissüsteemi kasutuselevõtmiseks, mis on peaks toimuma 2024. aasta juunis. Tulevane varulennujuhtimissüsteem kasutab sama tarkvara, mida põhilennujuhtimissüsteem, mis võimaldab seda kasutada teenuse jätkamiseks kõigil lennujuhtidel, kuna ei ole vaja eraldi pädevust.

2023. aastal läksime üle uuele Rohde & Schwarz'i kõnesidesüsteemile (Voice Communication System – VCS). Uuenduse vajaduse tingis see, et varasem süsteem oli oma aja ära elanud ja sellel puudus tootjapoolne kasutajatugi. VCS on süsteem, mis integreerib kõik keskusesse tulevad raadiod ja telefonid ühtseks tervikuks ning võimaldab lennujuhtidel ühendusi hõlpsasti hallata. Selle suurim erinevus võrreldes varasema süsteemiga on tehnoloogilised tööpõhimõtted – läksime analoogühendustelt täielikult üle IP-põhistele lahendustele. Selline muudatus on vajalik ka tulevikus FINESTi projekti rakendamiseks. Uuele VCS-süsteemile üleminekuga kaasnes ka telefonikeskjaama vahetus ja uue kõneside salvestussüsteemi kasutuselevõtt (VoiceCollect). Telefoninumbrite ja kõnede haldamise üleviimine uude VCS-süsteemi lihtsustab ka süsteemide hallatavust. VoiceCollect on vajalik, et salvestada uues VCS-süsteemis kasutatavaid VoIP-raadioid ja -telefone.

2023. aastal panustasime oluliselt navigatsioonivõrgustiku parandamisse. Tegime ettevalmistusi viie uue maapeal asuva kaugusmõõtja (Distance Measurement Equipment – DME) kasutuselevõtmiseks, mis on plaanitud 2024. aasta esimesse kvartalisse. DME-d on lendajate jaoks alternatiivne navigeerimisvõimalus GNSS-signaali häirete korral. Uute DMEde kasutuselevõtt on osa meie navigatsioonitaristu uuendamisest. See parandab DMEde katvust Eestis ja on väga oluline lennuohutuse seisukohalt. Uued seadmed said paigaldatud ja kontrollitud.

2022. aastal toimunud tehnilised ettevalmistused Tartu lennuinfoteenuse osutamise alustamiseks digitorni keskusest jõudsid 2023. aasta aprillis lõpule. 2023. aasta detsembris alustasime digitorni keskusest Kuressaare lennuinfoteenuse aktiivsete varioperatsioonidega, et tagada nii tehniline kui ka operatsiooniline valmisolek lennuinfoteenuse osutamiseks Kuressaarele 2024. aasta esimesest kvartalist.

6.2.2 Äriarenduse osakond

Lennuliiklusteenuste osutamise ja lennuliikluse juhtimise süsteemi toimimise tagamiseks tegeleme süsteemsete, jätkusuutlike ja konkurentsivõimeliste arendustegevustega.

2023. aastal jätkasime mitmete juba varem alustatud projektide elluviimisega.

FINEST

FINEST on piiriülese lennuliikluse korraldamise süsteem, mille oleme loonud koostöös Soome lennuliiklusteenindusega Fintraffic Air Navigation Services Oy (Fintraffic ANS). Selle 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 ja ühised protseduurid jaanuaris 2022.

Koos lennujuhtimissüsteemi rakendamisega alustasime 2022. aastal lennujuhtimiseks vajaliku võrguülese (VOIP) kõnesidelahenduse uuendamist. Uue kõnesidelahenduse tarnis meile rahvusvaheliselt tuntud tootja Rohde & Schwarz Denmark A/S. Süsteem rakendati 2023. aasta esimeses kvartalis.

FINESTi eesmärk on ehitada turvalisem, jätkusuutlikum ja tõhusam ühine õhuruum, mis vastab mõlema riigi vajadustele, ning muuta lennuliiklus ökonoomsemaks ja keskkonnasäästlikumaks. Lõplik rakendumine ja FINESTi õhuruumi kasutuselevõtmine oleneb Eesti ja Soome koostööst, samuti riikide kaitse- ning Soome majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ja Eesti kliimaministeeriumi heakskiidust.

2022. aastal esitas Soome kaitseministeerium täiendavad integratsiooninõuded FINESTi süsteemile. 28. augustil toimus Helsingis kohtumine Soome kaitseministeeriumi, Soome kaitsevägejuhatuse, Soome transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumi, Soome transpordiameti Traficomi, Fintraffic ANSi, Eesti kliimaministeeriumi, Eesti kaitseministeeriumi, Eesti õhuväe, Eesti transpordiameti ja AS Lennuliiklusteeninduse esindajatega, mille käigus anti ülevaade FINESTi programmist, selgitati Soome täiendavate integratsiooninõuete olulisust ning pandi paika täitmise ajakava ja FINESTi rakendamise eeltingimus, milleks on riikidevahelise lepingu sõlmimine 2024. aasta jooksul.

Digi- ehk irdtorn

2016. aastal käivitasime koostöös Tallinna Lennujaamaga digitorniprojekti, mille eesmärk on Eesti nelja regionaalse (Tartu, Kuressaare, Pärnu, Kärdla) lennuvälja teenuse digitaliseerimine. Selleks on välja töötatud lahendused koos Adacel Technologies Limitediga digitornitehnoloogia kasutuselevõtuks kohalikel lennuväljadel. Digitornitehnoloogia võimaldab meil osutada lennuliiklusteenust mitmel lennuväljal ühel ajal ühest keskusest, tagades ohutu ja kvaliteetse teenuse ööpäev läbi olenemata ilmastikuoludest. Ühtlasi võimaldab digitorni kontseptsioon pakkuda lennuliiklusteenuseid paindlikumal ja kuluefektiivsemal moel.

2022. aasta lõpust algasid Tartu digitorni põhjalikud testid ja sertifitseerimine. Pärast edukat testperioodi alustasime 20. aprillil 2023 teenuse pakkumist Tartu lennuväljale Tallinnas asuvast irdtornist. Digitorni lahendus kuulutati rahvusvahelisel õhutranspordi konverentsil INAIR tänavuseks aasta teoks Eesti lennunduses. Lisaks sai digitorn ka rahva lemmiku tiitli.

2023. aasta jooksul on tehtud ettevalmistusi lennuliiklusteenuse pakkumiseks digitornist Kuressaare lennuväljale. Teenuse valideerimiseks tehti 2023. aasta teisel poolel varioperatsioone, mis jätkusid 2024. aasta alguses. Kuressaare lennuinfoteenuse rakendamine irdtornikeskusest toimub 2024. aasta esimeses kvartalis.

Kogu 2023. aasta jooksul oleme tegelenud digitorni kontseptsiooni edasiarendamisega – nii tehniliselt kui ka lahenduse enda poolelt. 2024. aasta jooksul jätkame ettevalmistustega lennuinfoteenuse ülevõtmiseks Tallinna Lennujaamalt seoses Kärdla ja Pärnu lennuväljadega. Samuti keskendume digitorni kontseptsiooni edasiarendamisele ja tõhususe otsimisele multitorni kontseptsiooni valideerimise kaudu.

Mehitamata lennuliikluse korraldus

Lennuliiklusteeninduse üks oluline strateegiline eesmärk on mehitamata lennunduse valdkonna arendamine ning mehitatud ja mehitamata õhusõidukite ühise õhuruumi (U-space) teenuste väljatöötamine ja rakendamine. 2023. aasta märtsi lõpuks valmis valdkonna strateegia „Mehitamata lennuliiklusekorralduse strateegia 2023–2025“, mida edaspidi uuendatakse igal aastal.

2023. aastal jätkasime koostöös Frequentis AGga mehitamata lennuliikluskorralduse (Unmanned Traffic Management – UTM) tarkvara arendamist ning 13. juulil 2023 võtsime kasutusele mehitamata lennuliikluskorralduse süsteemi, mis koosneb droonipilootidele mõeldud kaardirakendusest, tornilennujuhile mõeldud õhuruumi haldamise tarkvarast ja andmevahetuskihist. Kaardirakendus kuvab piloodile nii geograafilisi alasid, seal kehtivaid tingimusi kui ka NOTAMEid ning võimaldab lendude koordineerimist lennujuhtimistorniga. Pärast tarkvara kasutuselevõtmist jätkub arendustöö mobiilirakenduste ja täiendavate funktsioonide lisamiseks. Tööde lõpp on planeeritud 2024. aasta esimesse kvartalisse.

Mehitamata lennuliikluse korralduse tarkvara kasutuselevõtt aitab droonilende tõhusamalt ja ohutumalt koordineerida ning lennujuhtidele loodi protseduurid, mis võimaldavad õhuruumi paindlikumat kasutamist ja suuremat arvu erikategooria lende korraga Tallinna lähialas. Uued protseduurid võetakse lennujuhtimistornis kasutusele 2024. aasta esimeses kvartalis.

Aasta teisel poolel alustasime koos Transpordiameti, Eesti Lennuakadeemia ja EUROCONTROLiga Tallinna lähiala riskihindamist, et leida sobiv asukoht U-space'i õhuruumi loomiseks. Projekti käigus hinnatakse riske maapealsele taristule, inimestele ja tavalennuliiklusele ning leitakse U-space õhuruumile sobivaim asukoht, et tagada ohutu mehitatud ja mehitamata lennuliiklus. Analüüsi lõpptähtaeg on mai 2024.

Koostöös Transpordiameti ja keskkonnaministeeriumi IT-osakonnaga alustasime analüüsi UTM-tarkvara liidestamiseks Transpordiameti lennuohutuse järelevalve infosüsteemiga, mis lihtsustab andmete esitamist droonilendude kooskõlastamisel lennujuhtimistorniga ja tagab andmete ajakohasuse.

2023. aastal lõpetati 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 eri 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 osalised teabevahetuse 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. 2023. aastal toimus aruandlus SESAR JU-le.

2023. 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 Eesti Lennundusklastri kaudu. Projekti eesmärk on välja töötada U-space'i rakenduskava Eestis ja toetada mehitamata lennuliikluse korraldamiseks vajalike teenuste turuletoomist.

2023. aastal jätkati U-space'i kontseptsioonidokumendi ja tehnilise arhitektuuri rakenduskava koostamise ettepanekutega ja kirjeldati sellise riikliku tegevuskava põhimõtteid, mis toetab mehitamata lennunduse laiapõhjalist arengut. Ettepanekud hõlmavad järgmist: regulatiivse raamistiku ja riikliku

seadusloomega seotud meetmed; U-space'i teenuseosutamise mudeli juurutamine ja teenuste arendamine; õhuruumi korraldamisega seotud muudatused; arendustegevuste ja valdkondliku koostöö sihipärane toetamine. 2023. aasta mais lõpetati 2022. aastal alustatud U-space'i rakendusmääruse (komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/664) juriidiline analüüs koostöös advokaadibürooga TRINITI, mille tulemusena valmisid ettepanekud selle kohaldamiseks Eesti õigusaktides.

Koostööprojekt kestis 2023. aasta augustini.

Tööjõu haldamise süsteem

Pakutavate aeronavigatsiooniteenuste tõhususe suurendamiseks lõppes 2023. aasta aprillis 2022. aasta sügisel alustatud tööjõu haldamise süsteemi väljatöötamise projekt äriarenduse osakonna eestvedamisel. Projekti tulemina valmis uus ja tänapäevastele tingimustele vastav tööjõu haldamise mudel. Projekti tulem on sisendiks lennujuhtimise osakonna tuleviku töö planeerimisel ja korraldamisel.

Strateegiliste aastategevuste haldus

Oleme loonud süsteemi, kuidas seada aasta eesmärgid ja jälgida nende täitmist ettevõtteülesest. Tegevuste ülevaatused toimuvad juhtkonnas kord kvartalis.

6.3 Meie meeskond

Lennuliiklusteeninduse viimaste aastate meeskonna suurus on olnud stabiilne. 2023. aastal jäi meeskonna suurus samaks, 31.12.2023 seisuga oli meil 181 töötajat. Mõnevõrra on tõusnud volavuse näitajad, ettevõtte tööjõu koguvoolavus oli 11,1% ja vabatahtlik 8,8%.

Kevadel uuendasime tööandja brändi strateegiat, et tugevdada töötajakogemust. Soovime pakkuda töötajatele jätkuvalt tervislikku ja arengut toetavat töökeskkonda ning head juhtimist ja tähendusega tööd. 2023. aastal uuendasime töötajaid kaasates tööandja väärtuspakkumist.

Meie ettevõtte kuulub tervist toetavate ettevõtete võrgustikku, meile on omistatud peresõbraliku tööandja kuldtaseme märgis ja 2023. aastal lisandus sellele vaimset tervist toetava ettevõtte kuldmärgis.



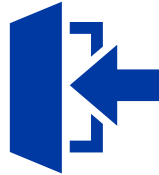
2023. aastal 181 töötajat,
keskmine staaž 11 aastat



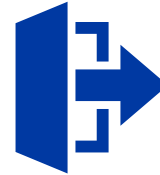
107 meest



74 naist



Värbasime kokku
20 uut kolleegi



Meilt lahkus 19 töötajat

Rahulolu ja pühendumus

Koostöö ja töötajate kaasamine on jätkuvalt osa Lennuliiklusteeninduse kultuurist. Peame oluliseks, et meie töötajate arvamust, mõtteid ja ideid kuulatakse ning võetakse arvesse. Ettevõttes toimuvad igakuised infotunnid, kus antakse ülevaade nii lendude mahtudest, olulisematest majandusnäitajatest kui ka ettevõtte edukust mõjutavatest projektidest ja algatustest.

2023. aastal jätkasime regulaarsete pulsiuuringutega, et saada töötajate rahulolu ja pühendumuse kohta pidevat ja kiiret tagasisidet. Uuringus osalemise aktiivsus on jätkuvalt suur (u 80%) ja võimaldab uuringutulemuste põhjal teha järeldusi töötajate rahulolu ja pühendumuse suundumuste kohta. Iga uuringule järgnevad arutelud ning meeskondades ja kogu ettevõttes kavandatakse ja rakendatakse meetmeid rahulolu hoidmiseks ja/või suurendamiseks.

Pühendumust mõõdame pulsiuuringus NPS-meetodil. 2023. aastal oli märgata selget positiivset suundumust nii tööandja soovitusindeksis kui ka teistes rahulolu mõjutavates teemades.

Koolitus- ja arendustegevus

2023. aastal suutsime taas suurendada investeeringuid töötajate arendamisse, koolitus- ja arenduskulud olid 2023. aastal 1,9% tööjõukuludest ehk 260 896 eurot (2022. aastal 1,6%). Keskendume jätkuvalt mitmekesistele arendustegevustele. Sisekoolitused moodustavad endiselt ligi poole kogu koolitus- ja arendustegevusest, iseseisva teadmiste omandamise laiendamiseks kasutame üha enam e-õppe keskkonda Coursy.

Ärilise mõtlemise arendamiseks ja töötajate tulevikukindluse tugevdamiseks käivitasime kogu ettevõttes programmi „Rahatarkuse aasta“. See kestis läbi aasta ja koosnes viiest moodulist, mis olid suunatud kas juhtidele või kogu töötajaskonnale. Koolitajaid oli nii meie enda inimeste hulgast kui ka väljastpoolt.

Juhtimiskvaliteedi arendamiseks jätkasime juhtide arendamist ning keskendusime juhi rolli mõtestamisele, eesmärgistamisele ja tagasisidestamisele. Jätkasime kõigi tasandite juhtide toetamist meeskonna auditi ja pika plaani vestluste kaudu. Lisaks täiendasime projektijuhtide argumenteerimis- ja läbirääkimisoskusi.

Töötasime välja inimeste arendamise põhimõtted koos tegevuskavaga põhimõtete juurutamise toetamiseks ning jätkasime aktiivselt 70–20–10 põhimõtte edendamist. Hoidsime jätkuvalt pildis elukestvat õpet ja algatasime koolitusprogrammi „Kollegilt kolleegile“. Tulemusjuhtimise süsteemi arendusena viisime aastavestlused uude infosüsteemi PlanPro ning uuendasime vestluste sisu ja vormi. See võimaldab selgemat eesmärgistamist, väärtuspõhise käitumise ja pädevuse hindamist ning sisukamat vestluste protsessi. Toetasime nii juhte kui ka töötajaid üleminekuprotsessis. Arengule suunatud mõtteviisi juurutamiseks koolitasime välja oma arengunõustajad, kes on meie töötajatele asjatundlikud partnerid nende arengu planeerimisel.

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 parandamisse nii aega, pädevaid inimesi kui ka raha.

Tööheaolu vallas keskendusime terviseteadlikkusele laiemalt. Füüsilise tervise hoidmisel on töötajatel võimalik kasutada ettevõtte jõusaali ja massööriteenuseid. Stebby healoluteenuste keskkonda on registreeritud üle 80% töötajatest, kes aktiivselt ka teenuseid kasutavad.

2023. aastal keskendusime veelgi enam vaimsele heaolule. Meil on hea meel tõdeda, et töötajad kasutavad üha enam enda vaimse vormi hoidmiseks psühholoogi teenust, mida pakume vastavalt vajadusele ja piiranguteta koostööpartneri Meliva juures. Töötajate vaimse tervise toetamiseks, teadlikkuse suurendamiseks ning kriisi- ja stressiolukordades toimetulekuks korraldasime mitmeid sise- ja väliskoolitusi. Näiteks vaimse tervise päeva raames toimusid erinevad töötoad, kuidas enda vaimset tervist toetada. Lisaks korraldati suuremale osale töötajatest stressi ja väsimuse temaline regulaarne värskenduskoolitus.

2023. aastal tööõnnetusi ei juhtunud.

7 RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANNE

7.1 Finantsseisundi aruanne

(eurodes)

VARAD	Lisa	31.12.2023	31.12.2022
Raha ja raha ekvivalendid	2; 3	1 483 367	3 694 320
Nõuded ostjate vastu	3; 4	3 088 761	2 218 078
Muud nõuded ja ettemaksed	5	354 275	447 149
Käibevara kokku		4 926 403	6 359 547
Materiaalne põhivara	6	14 641 451	13 378 956
Immateriaalne põhivara	6	12 206 580	9 585 539
Põhivara kokku		26 848 031	22 964 495
VARAD KOKKU		31 774 434	29 324 042
KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL			
Lühiajalised laenukohustused	3; 7	684 905	10 674 692
Võlad töövõtjatele	8	126 917	156 289
Lühiajalised eraldised	8	836 250	401 400
Muud lühiajalised kohustused	3; 9	2 733 570	1 743 955
Lühiajaline sihtfinantseering	15	110 250	110 250
Lühiajalised kohustused kokku		4 491 892	13 086 586
Pikaajalised laenukohustused	3; 7	16 698 739	2 623 187
Pikaajaline sihtfinantseering	15	32 356	0
Pikaajalised kohustused kokku		16 731 095	2 623 187
KOHUSTUSED KOKKU		21 222 987	15 709 773
OMAKAPITAL			
	10		
Aktiivkapital		10 112 940	10 112 940
Kohustuslik reservkapital		0	511 294
Ülekurss		3 501 329	5 000 000
Eelmiste perioodide jaotamata kasum		0	2 870 464
Koondkahjum/kasum		-3 062 822	-4 880 429
OMAKAPITAL KOKKU		10 551 447	13 614 269
KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL KOKKU		31 774 434	29 324 042

Lehekülgedel 51–81 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

7.2 Koondkasumiaruanne

(eurodes)

	Lisa	2023	2022
Müügitulu	11	17 923 424	15 683 553
Muu äritulu		370 444	441 321
Äritulud kokku		18 293 868	16 124 874
Kaubad, toore, materjal ja teenused	13	-3 144 178	-2 920 879
Muud tegevuskulud	14	-1 405 925	-1 313 062
Tööjõukulud	12	-13 811 865	-12 817 713
Põhivara kulum	6	-2 652 570	-3 763 267
Ärikulud kokku		-21 014 538	-20 814 921
Ärikahjum/kasum		-2 720 670	-4 690 047
Finantstulud		34 809	680
Finantskulud	7	-376 961	-191 062
Kahjum/kasum majandustegevusest		-3 062 822	-4 880 429
Puhaskahjum /kasum		-3 062 822	-4 880 429
Koondkahjum/kasum		-3 062 822	-4 880 429

Lehekülgedel 51–81 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

7.3 Rahavoogude aruanne

(eurodes)

	Lisa	2023	2022
Rahavoog äritegevusest			
Aruandeaasta kahjum/kasum		-3 062 822	-4 880 429
Korrigeerimised			
Finatstulud/kulud		342 152	190 382
Põhivarade kulum ja väärtuse langus	6	2 652 570	3 763 267
Kasum (kahjum) põhivara müügist		-1 495	0
Põhivara sihtfinantseerimise amortisatsioon	15	0	-142 306
Sihtfinantseering kulude katmiseks	15	-199 096	-152 531
Kokku korrigeerimised		2 794 131	3 658 812
Äritegevusega seotud nõuete ja ettemaksete muutus	4;5	-781 004	1 520 175
Varude muutus		3 195	3 164
Äritegevusega seotud kohustuste ja ettemaksete muutus	8;9	342 835	-198 969
Laekumised sihtfinantseerimisest tegevuskulude katmiseks	15	231 452	152 531
Kokku rahavood äritegevusest		-472 213	255 284
Rahavood investeerimistegevusest			
Tasutud materiaalse ja immateriaalse põhivara eest	6	-5 537 089	-5 053 228
Laekumine põhivara müügist		47 669	0
Laekunud intressid		34 809	680
Kokku rahavood investeerimistegevusest		-5 454 611	-5 052 548
Rahavood finantseerimisest			
Saadud laenud	7	14 760 457	0
Saadud laenude tagasimaksud	7	-10 674 692	-1 871 540
Makstud intressid	7	-369 894	-192 115
Kokku rahavood finantseerimisest		3 715 871	-2 063 655
<i>Perioodi netoraha muutus. +/-</i>		-2 210 953	-6 860 919
Raha perioodi alguses	2	3 694 320	10 555 239
Raha perioodi lõpus	2	1 483 367	3 694 320

Lehekülgedel 51–81 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

7.4 Omakapitali muutuste aruanne

(eurodes)

	Aktsiakapital	Kohustuslik reservkapital	Ülekurss	Jaotamata kasum	Kokku
Saldo 31.12.2021	10 112 940	511 294	5 000 000	2 870 464	18 494 698
Koondkahjum/kasum 2022	0	-511 294	-1 498 671	-2 870 464	-4 880 429
Saldo 31.12.2022	10 112 940	0	3 501 329	0	13 614 269
Koondkahjum/kasum 2023	0	0	0	-3 062 822	-3 062 822
Saldo 31.12.2023	10 112 940	0	3 501 329	-3 062 822	10 551 447

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

Lehekülgedel 51–81 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.

Siinne raamatupidamise aastaaruanne on koostatud eurodes ja kajastab perioodi 1. jaanuar kuni 31. detsember 2023. Ettevõtte raamatupidamise aastaaruande on juhatus kinnitanud 26. märtsil 2024.

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 2022 lõppenud majandusaasta raamatupidamise aruandes, välja arvatud allpool kirjeldatud juhtudel.

Uute või muudetud standardite ja tõlgenduste rakendamine

Järgmised uued või muudetud standardid ja tõlgendused muutusid ettevõttele kohustuslikuks alates 01.01.2023:

Standardi IAS 1 „Finantsaruannete esitamine“ ja IFRSi rakendusjuhendi nr 2 „Olulisuse üle otsustamine“ muudatused

- 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 rakendusjuhendit 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 on raamatupidamise aastaaruande koostamisel lähtunud kehtima hakanud muudatustest.

Seni veel jõustumata standardid, tõlgendused ja avaldatud standardite muudatused

Järgmised uued ja muudetud standardid kohalduvad pärast 1. jaanuari 2023 algavatele aruandeperioodidele ning lubatud on varasem rakendamine. Ettevõtte ei ole ühtki neist uutest ja muudetud standarditest enne tähtaega kasutusele võtnud ja ettevõtte hinnangul ei avalda need jõustudes raamatupidamise aruandele olulist mõju:

- „Kohustiste liigitamine lühi- ja pikaajaliseks“ (IAS 1 muudatused);
- „Eritingimustega pikaajalised kohustused“ (IAS 1 muudatused);
- „Tarnijate rahastamise kokkulepped“ (IAS 7 ja IFRS 7 muudatused);
- „Rendikohustus müügi-tagasirenditehingutes“ (IFRS 16 muudatused);
- „Vahetatavuse puudumine“ (IAS 21 muudatused).

Välisvaluuta arvestus

Kõik välisvaluuta tehingud on kajastatud eurodes tehingupäeval kehtinud Euroopa Keskpannga ametliku valuutakursi alusel. Välisvaluutas fikseeritud monetaarsed varad ja kohustused on aruandeperioodi lõpul ümber hinnatud aruandeperioodi lõpul kehtinud Euroopa Keskpannga 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 ja rahavoogude lepingulistest tingimustest.

Arvele võtmine ja kajastamise lõpetamine

Tavapärasel 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 õiglasel väärtuses, millele on lisatud tehingukulud, mis on otseselt seotud finantsvara omandamisega, välja arvatud finantsvarade puhul, mida kajastatakse õiglasel väärtuses muutustega läbi kasumiaruande. Õiglasel väärtuses muutustega läbi kasumiaruande kajastavate finantsvarade tehingutasud kajastatakse kuluna kasumiaruandes.

Võlainstrumendid

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

Ettevõtte kõik võlainstrumendid 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 järgmistes kategooriates:

- nõuded ostjate vastu;
- raha ja raha ekvivalendid.

Omakapitaliinstrumendid

Ettevõttel ei ole investeringuid omakapitaliinstrumentidesse.

Väärtuse langus

Ettevõtte hindab korrigeeritud soetusmaksumuses kajastatavate võlainstrumentide oodatavat krediidikahjumit tuleviku teabe põhjal. Rakendatav väärtuse languse meetodika 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 meetodika iga vastava varaklassi jaoks. Väärtuse languse meetodika 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 2022 ja 31. detsembri 2023 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. Finantsaruannete koostamisel on rahavood äritegevusest kajastatud kasutades kaudset meetodit, rahavood investeerimis- ning finantseerimistegevusest on kajastatud kasutades otsemeetodit.

Materiaalne põhivara

Kajastamine ja mõõtmine

Põhivaraks loetakse ettevõtte enda majandustegevuses kasutatavaid varasid kasuliku elueaga üle ühe aasta. Materiaalset põhivara kajastatakse soetusmaksumus, 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 usaldusväärset 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 ja 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 akumulierenud 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 määruga 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 diskontomääruga, 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

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:

- püsimaaksed, 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.

Rendimaksed 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. Renditähajaja määramisel kaalub juhtkond kõiki fakte ja asjaolusid, mis loovad majandusliku ajendi pikendamise võimaluse rakendamiseks või pikendamise võimaluse rakendamata jätmiseks. Pikendamise võimalused (või perioodid pärast lõpetamise võimalusi) on renditähajajale 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 rendivara 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;
- rendivara mõõtmisega seotud esmaste otsuste kulude välistamine standardi esmasel kohaldamisel.

Ettevõtte rendib transpordivahendeid ja 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 2023 kehtivad rendilepingud on alla 12-kuulise katkestamise võimalusega või on renditavad varad väheolulise maksumusega, mistõttu 2023. 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 ja töötuskindlustusmaksuga ning tehtud erisoodustused koos nendelt makstud tulumaksu ja sotsiaalmaksuga.

Puhkusetasu kulu ja 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.

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 ilmsid aruandeperioodi lõpu 31. detsembri 2023 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 2023 varadele ja kohustustele, kuid mis mõjutavad oluliselt järgnevate perioodide tulemusi, on raamatupidamise aastaaruandes avalikustatud.

LISA 2. RAHA JA RAHA EKVIVALENDID

(eurodes)

	Lisa	31.12.2023	31.12.2022
Raha arvelduskontodel		12 267	3 694 320
Üleöödeposiit		1 471 100	0
Kokku	3; 7	1 483 367	3 694 320

Ettevõtte hoiustas aruandeaasta jooksul vabu rahalisi vahendeid üleöödeposiidina intressimääraga 1,6%-2% keskmiselt jäägilt eurohoiusest.

LISA 3. FINANTSINSTRUMENDID

(eurodes)

	Lisa	31.12.2023	31.12.2022
Finantsvarad			
Raha ja raha ekvivalendid	2	1 483 367	3 694 320
Nõuded ostjate vastu	4	3 088 761	2 218 078
Finantsvarad kokku		4 572 128	5 912 398
Finantskohustused			
Võlakohustused	7	17 383 644	13 297 879
Muud lühiajalised kohustused	9	2 278 495	1 307 718
Finantskohustused kokku		19 662 139	14 605 597

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 2023 ja 31. detsembri 2022 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 õiglasest väärtusest mõõdetavad varad ja kohustused.

LISA 4. NÕUDED OSTJATE VASTU

(eurodes)

	Lisa	31.12.2023	31.12.2022
Ostjatelt laekumata arved		3 380 071	2 515 000
sh seotud osapooltelt laekumata arved		20 330	26 370
Ebatõenäoliselt laekuvad arved		-291 310	-296 922
Nõuded ostjate vastu	3	3 088 761	2 218 078

Aruandeaastal kanti ebatõenäoliselt laekuvaks nõudeid 29 516 euro (2022. aastal 110 067 euro) ulatuses ja võeti tagasi varasematel perioodidel ebatõenäoliseks kantud nõudeid summas 5 574 eurot (2022. aastal 3 303 eurot). Lootusetuks tunnistati ja kanti finantsseisundi aruandest välja nõudeid 35 128 euro (2022. aastal 112 432 euro) ulatuses (lisainfot krediidiriski kohta vt lisast 18).

LISA 5. MUUD NÕUDED JA ETTEMAKSED

(eurodes)

	31.12.2023	31.12.2022
Maksude ettemaksed	173 984	188 632
Muud ettemaksed ja nõuded	180 291	258 517
Kokku	354 275	447 149

LISA 6. PÕHIVARA

Materiaalne põhivara (eurodes)

	Maa, hooned, ehitised ja nende tehno- süsteemid	Masinad ja seadmed	Muu materiaalne põhivara	Lõpetamata investeeringud	Kokku
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
Soetamine				2 189 675	2 189 675
Müük	-4	0	0	0	-4
Ümberklassifitseerimine	-100 460	1 496 788	0	-1 396 328	0
Ümberklassifitseerimine immateriaalseks põhivaraks	-2 433	0	0	0	-2 433
Ümberklassifitseerimine immateriaalse põhivara lõpetamata investeeringust	0	295 325	0	0	295 325
Arvestatud kulum	-291 070	-876 936	-52 062	0	-1 220 068
Jääkmaksumus 31.12.2023	7 440 984	5 002 151	245 917	1 952 399	14 641 451
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
Seisuga 31.12.2023					
Soetusmaksumus	11 636 813	16 238 265	527 008	1 952 399	30 354 485
Akumuleeritud kulum	-4 195 829	-11 236 114	-281 091	0	-15 713 034

Immateriaalne põhivara (eurodes)

	Tarkvara	Lõpetamata investeringud	Kokku
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 materiaalse põhivara lõpetamata investeringutest	0	13 614	13 614
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
Soetamine	0	4 392 604	4 392 604
Ümberklassifitseerimine	1 368 158	-1 368 158	0
Ümberklassifitseerimine materiaalsest põhivarast	2 433	0	2 433
Ümberklassifitseerimine materiaalseks põhivaraks	0	-295 325	-295 325
Müük	0	-46 169	-46 169
Arvestatud kulum	-1 432 502	0	-1 432 502
Jääkmaksumus 31.12.2023	5 145 366	7 061 214	12 206 580
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
Seisuga 31.12.2023			
Soetusmaksumus	30 056 789	7 061 214	37 118 003
Akumuleeritud kulum	-24 911 423	0	-24 911 423

Aruandeaasta lõpul lõpetamata põhivara investeringutena kajastatud summadest olulisema osa moodustab lennujuhtimissüsteem Topsy B11 4 603 267 euro ja aeronavigatsiooniteabe süsteemi CADASE tarkvarauuendus 1 832 789 euro ulatuses, eeldatav kasutuselevõtt 2024. aastal.

LISA 7. VÕLAKOHUSTUSED

(eurodes)

Võlausaldaja	Võla- kohustuse jääk kokku	pikaajaline osa	lühiajaline osa	Intressimäär	Võlgnevuse lõpliku kustutamise tähtaeg
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		
Seisuga 31.12.2023					
Swedbank AS	2 623 187	1 938 282	684 905	1,50%	04.09.2027
Swedbank AS	10 000 000	10 000 000	0	5,24%	21.04.2028
Solidaarsusfond Põhjamaade	1 760 457	1 760 457	0	0,00%	01.12.2025
Investeerimispank	3 000 000	3 000 000	0	4,99%	31.12.2025
Kokku	17 383 644	16 698 739	684 905		

Ettevõttel on neli 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 kuue kuu euribor ja marginaal, s.o 5,24%. Laen Solidaarsusfondilt on intressita. Põhjamaade Investeerimispanka laenu intress on kuue kuu euribor ja marginaal, s.o 4,99%. Laenu kajastamisel on lähtutud juhtkonna hinnangust, et nominaalne ja efektiivne intressimäär ei erine oluliselt.

2023. aasta laenuintressist 376 961 eurot (2022. aastal 191 062 eurot) on kõik kajastatud koondkasumiaruandes finantskuluna.

Põhjamaade Investeerimispanka laenu limiit on 13 000 000 eurot, mille kasutuselevõtu tähtaeg on 09.05.2024. Aruandeperioodi lõpuks on kasutusele võetud 3 000 000 eurot. Aruandekuupäeva järgselt on ettevõtte täiendavalt kasutusele võtnud 3 000 000 eurot, mille intress on kuue kuu euribor ja marginaal, s.o 5,02%. Laenudele on seatud eritingimused ning aruandekuupäeva seisuga vastas ettevõtte kõikidele tingimustele.

Netovõlg (eurodes)

	31.12.2023	31.12.2022
Raha ja raha ekvivalendid (lisa 2)	1 483 367	3 694 320
Lühiajalised võlakohustused	-684 905	-10 674 692
Pikaajalised võlakohustused	-16 698 739	-2 623 187
Netovõlg	-15 900 277	-9 603 559
Raha ja raha ekvivalendid (lisa 2)	1 483 367	3 694 320
Fikseeritud intressimääraga võlakohustused	-17 383 644	-13 297 879
Netovõlg	-15 900 277	-9 603 559

	Raha ja raha ekvivalendid	Võlakohustused tagasimaksega kuni 1 aasta	Võlakohustused tagasimaksega üle 1 aasta	Kokku
Netovõlg 01.01.2022	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
Muutused	-2 210 953	0	0	-2 210 953
Tagastatud (+)/ saadud (-) laenud	0	10 674 692	-14 760 457	-4 085 765
Laenu klassifitseerimine pikaajalisest lühiajaliseks	0	-684 905	684 905	0
Netovõlg 31.12.2023	1 483 367	-684 905	-16 698 739	-15 900 277

LISA 8. VÕLAD TÖÖVÕTJATELE

(eurodes)

Kohustuse liik		Algjääk	Muutus	Lõppjääk
	2023	156 289	-29 372	126 917
Väljamaksmata puhkusekohustus ja lahkumishüvitised	2022	187 009	-30 720	156 289
	2023	401 400	434 850	836 250
Väljamaksmata tulemustasu eraldise lühiajaline osa	2022	521 168	-119 768	401 400
Kokku 31.12.2023		557 689	405 478	963 167
Kokku 31.12.2022		708 177	-150 488	557 689

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.

Moodustatud tulemustasu eraldis kajastatakse lühiajalisena.

LISA 9. MUUD LÜHIAJALISED KOHUSTUSED

(eurodes)

	Lisa	31.12.2023	31.12.2022
Tarnijatele tasumata arved	3	2 256 493	1 293 363
Maksuvõlad		455 075	436 237
<i>Sotsiaalmaks</i>		271 114	260 296
<i>Üksikisiku tulumaks</i>		144 199	139 680
<i>Töötuskindlustusmaks</i>		17 745	17 345
<i>Kogumispension</i>		13 310	13 458
<i>Erijuhtude tulumaks</i>		8 707	5 458
Viitintress	3	20 554	13 487
Muud lühiajalised kohustused	3	1 448	868
Kokku		2 733 570	1 743 955

LISA 10. OMAKAPITAL

Aktsiakapital

Aktsiate arv 31. detsembril 2023 oli 1 011 294 (31. detsembril 2022: 1 011 294), aktsiate keskmiseks arvuks kujunes aruandeaastal 1 011 294 (2022. aastal 1 011 294). Aktsia nimiväärtuseks on 10 eurot ja 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 kaeti reservkapitali arvelt, summas 511 294 eurot, 2022. aruandeaasta kahjumit. Reservkapitali suurus 2022. aastal oli 511 294 eurot, mis on reservkapitali põhikirjaga ja õigusaktidega nõutav suurus.

Ülekurs

Aruandeaastal kaeti ülekursi arvelt, summas 1 498 671 eurot, 2022. aruandeaasta kahjumit. Ülekurs 31. detsembril 2023 oli 3 501 329 eurot (2022. aastal 5 000 000 eurot).

LISA 11. MÜÜGITULU PÕHITEGEVUSEST

Müügitulu teenuste kaupa (eurodes)

Teenuse liik	2023	2022
Navigatsiooniteenus (EMTAK 52239), sh	17 907 366	15 660 500
marsruudi navigatsiooniteenus	16 036 825	14 088 751
terminali navigatsiooniteenus	1 870 541	1 571 749
Konsultatsiooniteenus (EMTAK 52239)	16 058	23 053
Kokku	17 923 424	15 683 553

Navigatsiooniteenus klientide kaupa (eurodes)

Klient	marsruudi navigatsiooniteenus		Klient	terminali navigatsiooniteenus	
	2023	2022		2023	2022
Finnair	3 590 362	2 711 462	Air Baltic	502 523	377 489
Air China	1 987 103	2 142 938	Ryanair	201 223	230 430
Air Baltic	961 594	704 305	Finnair	186 214	155 762
China Eastern	795 063	717 756	Lufthansa	148 341	110 463
Air China Cargo	733 657	515 164	LOT	120 873	82 986
Aeroflot	643 302	414 237	SAS	113 525	73 138
Turkish Airlines	552 932	461 985	Turkish Airlines	74 891	55 245
Ural Airlines	473 685	314 892	Smartlynx	62 142	68 789
Lufthansa	456 164	398 306	ASL Airlines	36 495	28 347
Ryanair	424 975	520 249	Nyxair	36 046	29 601
Muud kliendid	5 417 988	5 509 552	Muud kliendid	388 270	359 499
Kokku	16 036 825	14 088 751	Kokku	1 870 541	1 571 749

LISA 12. TÖÖJÕUKULUD

(eurodes)

	2023	2022
Tööjõukulud	-10 085 757	-9 404 805
Sotsiaalmaks ja töötuskindlustusmaks	-3 395 463	-3 164 632
Erisoodustused koos maksudega	-330 645	-248 276
Kokku	-13 811 865	-12 817 713

Töötajate keskmine arv aruandeaastal oli 173 (2022. aastal 176), millest töölepingu alusel töötavate isikute keskmine arv oli 170 (2022. aastal 172) ja juriidilise isiku juhtorgani liikmete keskmine arv oli 3 (2022. aastal 4).

LISA 13. KAUBAD, TOORE, MATERJAL JA TEENUSED

(eurodes)

	2023	2022
Seadmete hooldekulud	-1 362 416	-1 138 197
Meteoinformatsioon	-422 617	-388 747
Kaubad, materjalid, energia	-324 099	-465 590
Teenused	-304 360	-195 778
Kindlustuskulud*	-289 139	-295 193
Seadmete eksploatatsioonikulud	-287 837	-286 890
Kommunikatsioonikulud	-94 976	-78 085
Julgestuskulud	-34 088	-37 124
Vahendid	-24 646	-35 275
KOKKU	-3 144 178	-2 920 879

* Kindlustuskuludest 93,46% (2022. aastal 94,26%) moodustab 650 miljoni euro (2022. aastal 650 miljoni euro) suuruse limiidiga vastutuskindlustuse lepingu eest makstud kindlustuspreemia.

LISA 14. MITMESUGUSED TEGEVUSKULUD

(eurodes)

	2023	2022
Rendikulud	-445 759	-395 621
Muud ärikulud	-247 230	-356 296
Hoonete, ruumide, rajatiste korrashoid	-228 616	-206 223
Koolituskulud	-215 934	-164 544
Lähetuskulud	-197 428	-128 628
Töökeskkonna kulud	-47 416	-39 512
Transpordikulud	-23 542	-22 238
KOKKU	-1 405 925	-1 313 062

LISA 15. SIHTFINANTSEERIMINE

(eurodes)

	2023	2022
Sihtfinantseerimise kohustus perioodi alguses	110 250	252 556
Laekunud ettemaksena	231 452	152 531
Kajastatud tegevuskulude sihtfinantseerimise tuluna	-199 096	-152 531
Kajastatud põhivara sihtfinantseerimise tuluna	0	-142 306
Sihtfinantseerimise kohustus perioodi lõpus	142 606	110 250
s.h.lühiajaline osa	110 250	110 250
s.h.pikaajaline osa	32 356	0
s.h. kuni 6 k	0	0
6-12 k	110 250	110 250
1-2 a	32 356	0

Tegevuskulude katteks laekus 231 452 eurot (2022: 152 531 eurot), mis on kajastatud real „Laekunud ettemaksena“.

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 osapool	Aasta	Nõuded	Kohustused	Äritulud	Ärikulud
Riigi kontrolli või valitseva mõju all lennundusettevõtted	2023	9 591	12 571	245 980	115 535
	2022	13 731	27 956	203 808	109 167

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

Aruandeaastal arvestati juhatuse liikmetele juhatuse liikme tasu ja palgana 344 383 eurot ja lisatasuna 58 125 eurot (2022. aastal juhatuse liikme tasu ja palgana 360 350 eurot ja lisatasuna 82 500 eurot). Nõukogu ja auditikomitee liikmetele arvestati aasta jooksul nõukogu liikme tasudena ja nõukogu juurde moodustatud auditikomitees osalemise eest kokku 29 188 eurot (2022. aastal 31 250 eurot).

Juhatusel 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 JUHTKONNA POOLSED HINNANGUD

Rahvusvahelisi finantsaruandluse standardeid järgiva aastaaruande koostamine nõuab teatud juhtkonnapoolsete otsuste tegemist ja hinnangute andmist, 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 2023 jääkväärtusega null kasutuses olevate põhivarade soetusmaksumus on kokku 26 548 266 eurot (31. detsember 2022: 27 141 545 eurot).

Kõikide varade amortisatsioonimäära muutmine ühe aasta võrra mõjutaks koondkasumit 112 119 euro võrra.

Aruandeperioodil korrigeeriti amortisatsiooniarvestust, mõnede varade suhtes rakendati kiirendatud amortisatsiooniarvestust. Juhtkonna hinnang varade kasuliku eluea muutuse kohta on kajastatud aastaaruandes edasiulatavalt. Hinnangu muudatusena suurenes ettevõtte amortisatsioonikulu ja mõju perioodi koondkasumile on 15 139 eurot (2022. aastal 39 561 eurot).

Materiaalse ja immateriaalse põhivara kaetava väärtuse hindamine

Juhtkond hindas võimalike põhivara ja lõpetamata investeeringute väärtuse langusele viitavate asjaolude esinemist. Eesti lennuliikluse 2023. aasta maht oli üle kolmandiku võrra väiksem kui kriisieelsel 2019. aastal. Tuginedes aruande koostamise ajal kehtinud hinnangutele lennuliikluse taastumise kohta ning arvestades Euroopa 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. FINANSTRISKIDE 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. Likviidsusrisiki maandamiseks kasutab ettevõtte eri finantseerimisallikaid, milleks on pangalaen, arvelduslaenu võimalus ning ostjate nõuete pidev seire.

Olemasolevate finantskohustuste lunastustähtajad järgnevate aastate kaupa on järgmised:

Seisuga 31.12.2023	kuni 6 kuud	6–12 kuud	1–2 aastat	2–5 aastat	üle 5 aasta	Diskon- teerimata rahavood kokku	Bilansiline väärtus
Võlakohustused (lisa 3; 7)	716 948	717 115	6 147 637	12 499 580	0	20 081 280	17 383 644
Võlad tarnijatele ja muud võlad (lisa 3; 9)	2 278 495	0	0	0	0	2 278 495	0
Kokku	2 995 443	717 115	6 147 637	12 499 580	0	22 359 775	17 383 644

Seisuga 31.12.2022 (eurodes)	kuni 6 kuud	6-12 kuud	1-2 aastat	2-5 aastat	üle 5 aasta	Diskon- teerimata 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

Likviidsusriski 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 likviidsusriski 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.

Lisateave 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 ja kuna navigatsiooniteenus on oma olemuselt lennufirmadele nende äritegevuses eluliselt vajalik (ilma teenust kasutamata ei ole lennuoperatsioonid võimalikud), siis on krediidirisk oluline vaid lennuettevõtete pankrotistumise korral. Ettevõtte krediidikahjumid on aruandeaastal ja võrdlusperioodil võrreldes varasemaga kahanenud ning nõuete allahindlus on ettevõtte tulemustele ebaolulise mõjuga. Seisuga 31. detsember 2023 hindasime ebatõenäoliselt laekuvateks arveteks 29 516 eurot (peamiselt Venemaa päritolu lendajate mõju), seisuga 31. detsember 2022 oli nõuete allahindlus 110 067 eurot.

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 88% aasta lõpu seisuga üleväl olnud nõuetest.

Nõuded ostjate vastu maksetähtaegade kaupa (eurodes)

	31.12.2023		31.12.2022	
Maksetähtaeg saabumata	2 872 583	85,0%	1 972 220	78,4%
Üle tähtaja 1–30 päeva	166 314	4,9%	124 423	4,9%
Üle tähtaja 31–60 päeva	35 869	1,1%	31 702	1,3%
Üle tähtaja 61–90 päeva	41 916	1,2%	26 232	1,0%
Üle tähtaja 91–120 päeva	16 740	0,5%	23 001	0,9%
Üle tähtaja 121–180 päeva	32 884	1,0%	95 557	3,8%
Üle tähtaja üle 180 päeva	213 765	6,3%	241 865	9,5%
Nõuded ostjate vastu kokku* (lisad 3; 4)	3 380 071	100,0%	2 515 000	100,0%

* Nõuded ostjate vastu sisaldavad ebatõenäoliselt laekuvaid nõudeid.

Kogu krediidiriski väljendav nõuete ja depositide summa on 4 926 403 eurot (2022. aastal 6 359 547 eurot, vt lisad 2–5).

Kuigi raha ja raha ekvivalendid kuuluvad samuti IFRS 9 oodatava krediidikahjumi mudeli alla, siis tuvastatud väärtuse langus oli 31. detsembri 2022 ja 31. detsembri 2023 seisuga ebaoluline.

Arvelduskontode jaotus erinevate krediidireitingutega pankade vahel (eurodes)

	31.12.2023	31.12.2022
Pankades, mis omavad Moody'se krediidireitingut AA3	1 483 367	3 694 320
Krediidiriskile avatud summa arvelduskontodest kokku (lisa 2)	1 483 367	3 694 320

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 ja seatud eesmärgid 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 2023 ja 31. detsembri 2022 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.

KAHJUMI KATMISE ETTEPANEK

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi 2023. majandusaasta kahjum on 3 062 822 eurot.

Juhatus teeb üldkoosolekule ettepaneku Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi kahjum katta järgmiselt:

- aruandeaasta kahjumiga vähendada ülekurssi summas 3 062 822 eurot.

Ivar Värk

juhatuse esimees

Mihkel Haug

juhatuse liige

Meelis Kruusmann

juhatuse liige

SÕLTUMATU VANDEAUDIITORI ARUANNE

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi nõukogule

Arvamus

Oleme auditeerinud Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi (ettevõtte) raamatupidamise aastaaruannet, mis sisaldab finantsseisundi aruannet seisuga 31.12.2023 ning koondkasumiaruannet, rahavoogude aruannet ja omakapitali muutuste aruannet eeltoodud kuupäeval lõppenud aasta kohta ja raamatupidamise aastaaruande lisasid, sealhulgas olulist informatsiooni arvestuspõhimõtete kohta.

Meie arvates kajastab kaasnev raamatupidamise aastaaruanne kõigis olulistes osades õiglaselt ettevõtte finantsseisundit seisuga 31.12.2023 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 arvestuseksperptide 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 arvamusele.

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 lahkneb 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 auditiprotseduuri vastuseks nendele riskidele ning hangime piisava ja asjakohase auditi tõendusmaterjali, mis on aluseks meie arvamusele. Pettusest tuleneva olulise väärkajastamise mitteavastamise risk on suurem kui veast tuleneva väärkajastamise puhul, sest pettus

võib tähendada salakokkulepet, võltsimist, info esitamata jätmist, vääresitiste tegemist või sisekontrolli eiramist;

- omandame arusaamise auditi puhul asjassepuutuvas sisekontrollist, et kavandada nendes tingimustes asjakohaseid auditiprotseduure, kuid mitte arvamuse 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 märkimisväärset kahtlust ettevõtte suutlikkuses jätkata jätkuvalt tegutsevana. Kui me teeme järelduse, et eksisteerib oluline ebakindlus, oleme kohustatud juhtima vandeaudiitori aruandes tähelepanu raamatupidamise aastaaruandes selle kohta avalikustatud infole või kui avalikustatud info on ebapiisav, siis modifitseerima oma arvamust. Meie järeldused põhinevad vandeaudiitori 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 aastaaruande 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

Vandeaudiitori number 446

KPMG Baltics OÜ

Auditiorettevõtja tegevusloa number 17

Narva mnt 5, Tallinn

27. märts 2024