



# MAJANDUSAASTA ARUANNE 2025

# LENNULIIKLUSTEENINDUSE AKTSIASELTS MAJANDUSAASTA ARUANNE 2025 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: 01.01.2025–31.12.2025

Audiitor: KPMG Baltics OÜ

# SISUKORD

<b>1. Tegevjuhi pöördumine</b>	<b>5</b>
<b>2. Ülevaade ettevõttest</b>	<b>6</b>
2.1. Lennuliiklusteeninduse strateegiline raamistik	8
2.2. Strateegia 2025–2029	9
2.3. Ettevõtte juhtimine	11
2.4. Euroopa Liidu ülesed eesmärgid aeronavigatsiooniteenuste osutamisel	15
<b>3. Turuülevaade ja lennuliikluse maht</b>	<b>16</b>
<b>4. Majandustulemused</b>	<b>21</b>
<b>5. Teenused ja valdkonnad</b>	<b>30</b>
5.1. Lennuohutus ja kvaliteet	30
5.2. Lennujuhtimisosakonna tegevus ja arengusuunad	32
5.3. Lennundusteabe osakond	33
5.4. Tehnoloogia osakond	34
5.5. Arendusosakond	35
<b>6. Kestlikkus lennuliiklusteeninduses</b>	<b>38</b>
6.1. Meie töötajad ja ühiskondlik panus	43
6.2. Vastutustundlik juhtimine	46
<b>7. Raamatupidamise aastaaruanne</b>	<b>48</b>
7.1. Finantsseisundi aruanne	48
7.2. Koondkasumiaruanne	49
7.3. Rahavoogude aruanne	50
7.4. Omakapitali muutuste aruanne	51
<b>8. Raamatupidamise aastaaruande lisad</b>	<b>52</b>
<b>Lisa 1. Aastaaruande koostamisel kasutatud arvestuspõhimõtted ja hindamisalused</b>	<b>52</b>
<b>Lisa 2. Raha ja raha ekvivalendid</b>	<b>62</b>
<b>Lisa 3. Lühiajalised finantsinvesteeringud</b>	<b>63</b>
<b>Lisa 4. Finantsinstrumendid</b>	<b>64</b>
<b>Lisa 5. Nõuded ostjate vastu</b>	<b>65</b>
<b>Lisa 6. Muud nõuded ja ettemaksed</b>	<b>66</b>
<b>Lisa 7. Põhivara</b>	<b>67</b>
<b>Lisa 8. Võlakohustused</b>	<b>69</b>
<b>Lisa 9. Võlad töövõtjatele</b>	<b>71</b>
<b>Lisa 10. Muud lühiajalised kohustused</b>	<b>72</b>
<b>Lisa 11. Omakapital</b>	<b>73</b>
<b>Lisa 12. Müügitulu põhitegevusest</b>	<b>74</b>
<b>Lisa 13. Tööjõukulud</b>	<b>75</b>
<b>Lisa 14. Kaubad, toore, materjal ja teenused</b>	<b>76</b>
<b>Lisa 15. Mitmesugused tegevuskulud</b>	<b>77</b>

Lisa 16. Tulumaks _____	78
Lisa 17. Sihtfinantseerimine _____	79
Lisa 18. Tehingud seotud pooltega _____	80
Lisa 19. Olulised juhtkonna otsused ja hinnangud _____	81
Lisa 20. Finantsriskide juhtimine _____	82
9. Kasumi jaotamise ettepanek _____	87

# 1. TEGEVJUHI PÖÖRDUMINE

Hea lugeja

2025. aasta oli Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi jaoks üks edukamaid – aasta, kus tegime õigeid asju õigel ajal. Lennuliikluse tagasihoidlik, kuid stabiilne kasv ja planeeritust suuremad õhusõidukid töid kaasa tugeva finantstulemuse, mis taastab kindlalt meie varasema positsiooni ja loob tugeva aluse järgmisteks sammudeks.

Edu ei tulnud iseenesest, seda aitasid luua Lennuliiklusteeninduse inimesed: lennujuhid, insenerid, lennundusinformaatorid, tugitiimid ja partnerid nii Eestis kui mujal maailmas. Meid ühendab ühine hoiak: vastutus, pühendumus ja professionaalsus. Just seetõttu suutsime ka 2025. aastal tagada kõrge ohutustaseme ning Eesti õhuruumis ei toimunud ühtegi tõsist ohutusjuhtumit.

Aasta olulisemate arengute hulka kuulusid FINEST programmi uue etapi käivitamine, seireahela uuendamine läbi projekti TUULIK ning ettevalmistused uue lennujuhtimissüsteemi TopSky One kasutuselevõtuks. Samal ajal jätkus digitaliseerimine SWIM-teenuste, digitorni kontseptsiooni ja U-space'i ettevalmistustega. Need on investeeringud, mis muudavad meid tulevikus veel paindlikumaks ja tehnoloogiliselt konkurentsivõimelisemaks.

Meie tugevus peitub meie inimestes. 2025. aastal kasvas meeskonna ühtsus ja töörahulolu, väärtustest „julgen hoolida“, „minust sõltub“, „koos kaugemale“ ja „alati ohutult“ sai igapäevase töö loomulik osa. Need väärtused on meie kultuuri alus.

Ka 2026. aasta ei saa olema lihtne, kuid see saab olema tähenduslik. Me liigume edasi FINESTiga, arendame tehnoloogiat ja protsesse, investeerime targalt ning valmistume teenuste osutamiseks üha rahvusvahelisemal tasandil. Me jätkame lennukalt, kuid alati ohutult.

Aitäh teile kõigile pühendumise, professionaalsuse ja hoolimise eest. Koos oleme loonud meeskonna, kellele kliendid saavad alati kindlad olla. Võtame kindluse ja ühise energia kaasa ka sellesse aastasse.

Koos turvalisema taeva nimel.

Ivar Värk

tegevjuht, juhatuse esimees

## 2. ÜLEVAADE ETTEVÖTTEST

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

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

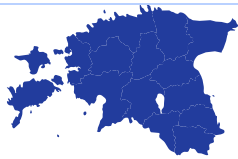
Lennuliiklusteeninduse juhatus korraldab ettevõtte majandustegevust, pidades silmas kolme tähtsama huvirühma põhiootusi:

- **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 põnevat ja vajalikku tööd, sealjuures areneda ning saada töö eest väärikat tasu.

Lennuliiklusteeninduse aktsiate omanik on Eesti Vabariik ja ettevõtte kuulub Kliimaministeeriumi haldusalasse. Majandusaasta lõpu seisuga oli ettevõttes 210 töötajat.



## 2025. aasta arvudes



Tallinna FIRi suurus

**77 080 km<sup>2</sup>**



Juhitud lende kokku

**181 522**

**+3%**

2025 vs. 2024



Sealhulgas  
ülelende kokku

**135 705**

**+4%** vs. 2024



Saabuvaid/lahkuvaid  
lende kokku

**38 429**

**+1%** vs. 2024



Kohalikke  
lende kokku

**7 388**

**-13%** vs. 2024

## 2025. aasta peamised finantsnäitajad



Müügitulu

**62,1 mln €**

**+100%** vs. 2024



Äritulu

**62,4 mln €**

**+100%** vs. 2024



Bilansimaht

**70,2 mln €**

**+62%** vs. 2024



Investeeringute maht

**11,2 mln €**



Kasum

**32,5 mln €**



Töötajate arv

**210**

## 2.1. Lennuliiklusteeninduse strateegiline raamistik

### 1. Missioon ja visioon



**Missioon:** turvaline ja nutikas teejuht Eesti ja Euroopa taevas



**Visioon:** korraldame lennuliiklust globaalselt ja sõltumata asukohast

### 2. Strateegilised eesmärgid



#### Ohutus

Ohutuse hoidmine ja juhtumite ennetamine



#### Teenuse kvaliteet

Läbilaskevõime ja klientide vajadustele vastamine



#### Tõhusus

Ühikukulude vähendamine ja protsesside täiustamine



#### Kestlikkus

Oma tegevuse kliima- ja sotsiaalse mõjuga arvestamine ning tööheaolu tõstmine

### 3. Väärtused



#### Julgen hoolida

Hoolime endast ja teistest



#### Minust sõltub

Meie töö on tähendus ja oleme lahendustele orienteeritud



#### Koos kaugemale

Teeme koostööd ühiste eesmärkide nimel



#### Alati ohutult

Töötame vastutustundlikult ja järjepidevalt

### 4. Olulised partnerlused ja koostöö



#### FINEST

Piiriülese teenuse osutamine Soome Fintrafficuga



#### Digitaalne tulevik

Mehitamata lennuliikluskorraldus ja digitornikeskus



#### Rahvusvaheline võrgustik

Lennundus-organisatsioonid ja ettevõtted



#### Siseriiklik koostöö

Lennundusvõrgustik ning tsiviil-militaar koostöö

## 2.2. Strateegia 2025–2029

### TURVALINE JA NUTIKAS TEEJUHT EESTI JA EUROOPA TAEVAS

Lennuliiklusteeninduse strateegia 2025–2029 keskendub turvalise ja nutika teejuhi rollile Eesti ja Euroopa taevas. Strateegia alus on regulatiivne ja majanduslik keskkond, rahvusvaheline koostöö ning omaniku ja kliendi ootused.

Strateegia on jagatud nelja tulemusvaldkonda: ohutus, teenuse kvaliteet, tõhusus ja kestlikkus.

#### Ohutuse strateegilised eesmärgid:

- *hoiame saavutatud EL ohutusnõuete taset;*
- *hoiame meie poolt põhjustatud ohutusjuhtumite suhtarvu allpool kokkulepitud taset;*
- *hoiame meie poolt põhjustatud lennuliikluse korraldamise spetsiifiliste vahejuhtumite suhtarvu allpool kokkulepitud taset;*
- *hoiame lennuvälja lennuinformatsiooniteenistuse spetsiifiliste vahejuhtumite sündmuste arvu allpool kokkulepitud taset;*
- *teenuseid mõjutavaid infoturbe juhtumeid ei ole;*
- *töoga seotud õnnetusi ei ole.*

#### Teenuse kvaliteedi strateegilised eesmärgid:

- *tagame EL läbilaskevõime nõuetele vastava teenuse;*
- *jätkame CP1 nõuetele vastavusele viimisega;*
- *hakkame osutama teenust asukohast sõltumata;*
- *tagame õhuruumi paindliku kasutamise;*
- *tagame EL keskkonna nõuetele vastava teenuse;*
- *tagame teenuse osutamiseks vajalike pädevusnõuetega töötajate olemasolu;*
- *tagame teenuste toimepidevuse;*
- *tagame kliendile põhiteenuste kättesaadavuse;*
- *põhiteenused vastavad kokkulepitud tasemele;*
- *jätkame digitorni tehnoloogia kasutuselevõtuga regionaalsetel lennuväljadel.*

#### Tõhususe strateegilised eesmärgid:

- *hoiame teenuste ühikuhinnad võrreldavas grupis konkurentsivõimelised;*
- *tõstame protsesside küpsusastme taset;*
- *lihtsustame tehniliste süsteemide haldamist;*
- *parandame ettevõtte eesmärkide täitmise määra;*
- *jätkame töötajate järjepideva arendamisega;*

- *loome ja rakendame tehisintellekti kasutuselevõtu tegevuskava.*

**Kestlikkuse strateegilised eesmärgid:**

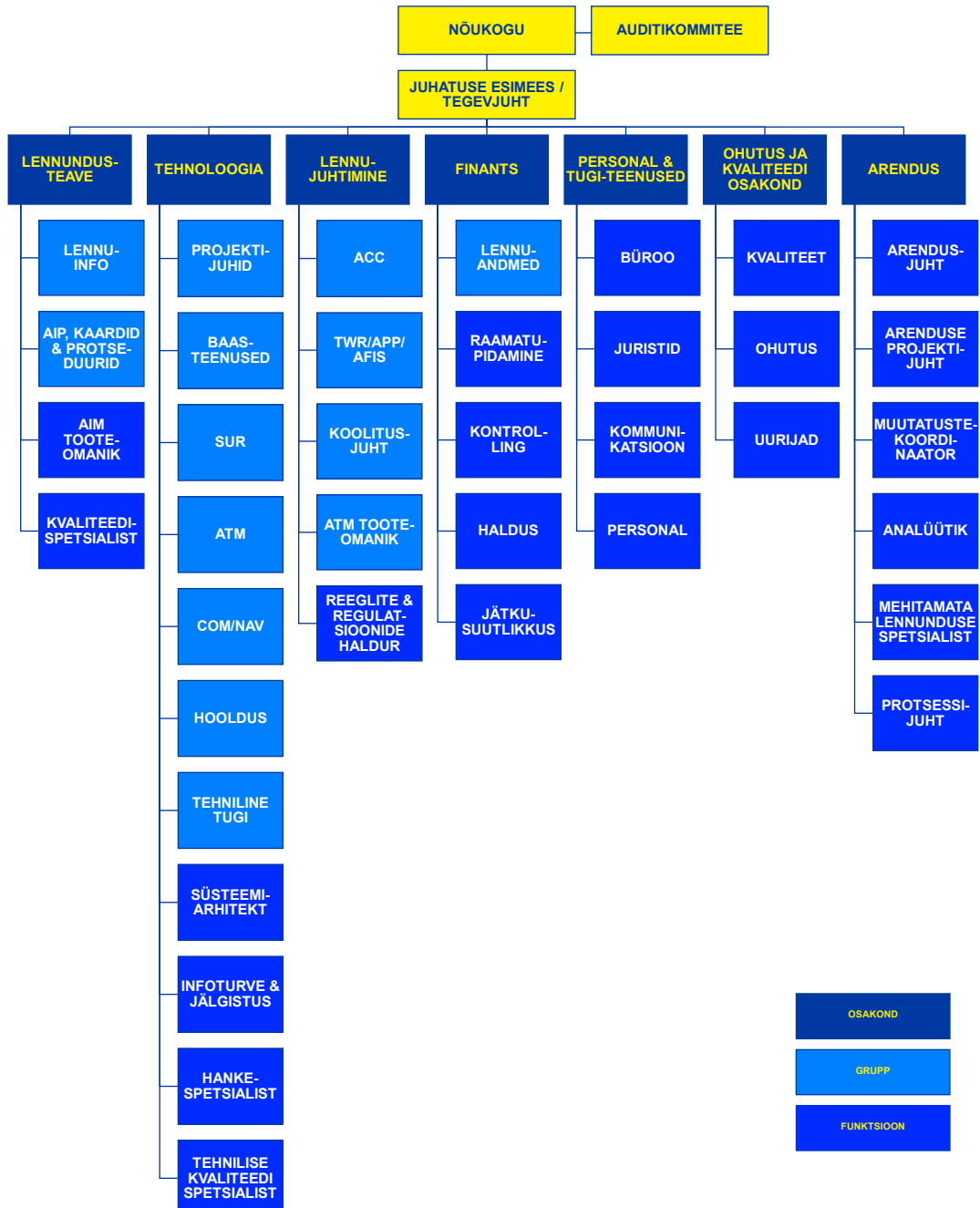
- *vähendame oma kliimamõju;*
- *oleme teadlikud kliimamuutusest ja arvestame sellega riskide juhtimisel;*
- *tõstame töötajate pühendumust ja rahulolu;*
- *tõstame juhtimiskvaliteeti;*
- *hoiame tööheaolu taset;*
- *arvestame oma tegevustes sotsiaalse mõjuga;*
- *tagame tuleviku järelkasvu;*
- *oleme eeskujuks heade juhtimistavadega;*
- *arendame ettevõtte kultuuri;*
- *arendame lennuliikluskorralduse valdkonda läbi rahvusvahelise ja siseriikliku koostöö.*

## 2.3. Ettevõtte juhtimine

### Organisatsiooni struktuur

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

Lennuliiklusteeninduse juhtimisstruktuur



## 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 taristuminister. 2025. aasta korraline üldkoosolek kinnitas 2024. aasta majandusaasta aruande, kinnitas Lennuliiklusteeninduse 2025–2026 majandusaasta audiitoriks audiitoräriühingu KPMG Baltics OÜ ning kinnitas 2024. aasta puhaskasumi ja otsustas kasumi jaotamise.

## Nõukogu

Nõukogu planeerib Lennuliiklusteeninduse tegevust, korraldab juhtimist ning teostab järelevalvet juhatuse tegevuse üle. Nõukogu kinnitab Lennuliiklusteeninduse strateegilised eesmärgid ja äriplaani, sealhulgas finantsplaani ja aastaelarve ning jälgib juhatuse tegevust nende elluviimisel. Samuti annab nõukogu juhatusele korraldusi ettevõtte sisekontrollisüsteemi tagamiseks ja nõusolekuid tehinguteks, mis ei kuulu igapäevase majandustegevuse. Lennuliiklusteeninduse nõukogu koosneb põhikirja alusel 3–6 liikmest.

Liikmete määramisel lähtutakse riigi osalusega äriühingute nõukogude nimetamiskomitee ettepanekutest. Nõukogu liikmed määrab ametisse omaniku esindajana taristuminister. Nõukogu liikme volitused kestavad kolm aastat. 2025. aastal jätkas nõukogu kolmeliikmelisena.

## Nõukogu koosseis

### Esimees



**Kuldar Väärso**

### Liikmed



**Taivo Linnamägi**



**Sven Kirsipuu**

Nõukogu kohtub 2025. aastal kuuel 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 2025. aastal 26 188 eurot (2024. aastal 25 750 eurot).

Lennuliiklusteeninduse nõukogu organ on auditikomitee. Nõukogu liikme auditikomitee tegevuses osalemise eest makstakse komitee liikmele tasu, mis moodustab 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.

2025. aasta majandusaasta aruande koostamiseni ei ole Lennuliiklusteeninduse nõukogu liikmed teavitanud ettevõtjat ühestki teadaolevast huvide konfliktist.

### Auditikomitee

Auditikomitee nõustab nõukogu järelevalveküsimustes, sealhulgas raamatupidamise korraldamise, välisauditi, sisekontrollisüsteemi toimimise, finantsriskide juhtimise ja tegevuse seaduslikkuse monitooringu osas, samuti eelarve koostamise ja majandusaasta aruande kinnitamise korral.

#### Esimees



**Sven Kirsipuu**

#### Liikmed



**Taivo Linnamägi**



**Andres Uusma**

2025. aastal toimus viis auditikomitee koosolekut. Vaadati üle ja kiideti heaks 2024. aasta majandusaasta aruanne. Koosolekutel käsitleti ettevõtte vahearuandeid, investeringute kava, sise- ja välisauditi käigus tehtud tähelepanekuid ja soovitusi, uuendati auditikomitee töökord ning esitati tulemused ettevõtte nõukogule.

### Juhatus

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

2025. aastal jätkas juhatus kolmeliikmelisena.

#### Esimees



**Ivar Värk**

tugiteenused, arendus-, tehnoloogia-, lennundusteabe- ning ohutusvaldkond

#### Liikmed



**Mihkel Haug**

lennuliikluse valdkond



**Meelis Kruusmann**

finantsvaldkond

2025. aastal toimus 25 juhatuses koosolekut.

Lennuliiklusteeninduse juhatuse liikmetele tasuti 2025. aastal kokku 415 974 eurot. 2025. aasta majandustulemuste eest makstava võimaliku tulemustasu otsustab nõukogu pärast 2025. aastaks seatud eesmärkide täitmise hindamist.

Juhatusel liikmele makstava täiendava tasu ja lahkumishüvitise piirmäärad on sätestatud riigivaraseaduses. Juhatusel liikmega sõlmitud lepingu kohaselt juhatuse liikmele makstava täiendava tasu suurus ei tohi kokku ületada juhatuse liikmele eelmisel majandusaastal makstud neljakordset keskmist kuutasu ning juhatuse liikme tagasikutsumise korral makstakse juhatuse liikmele lahkumishüvitist juhatuse liikme kolme kuu tasu ulatuses. Täiendava tasu määramine peab olema põhjendatud ning arvestama Lennuliiklusteeninduse puhul loodud lisandväärtust ja turupositsiooni. Lahkumishüvitist võib maksta üksnes juhatuse liikme tagasikutsumisel nõukogu algatusel enne liikme volituste tähtaja möödumist.

## Juhtkond

Lennuliiklusteeninduse juhtkond on 8-liikmeline ning koosneb strateegiliste valdkondade juhtidest ja juhatuse liikmetest.

### Koosseis:

- **Ivar Värk**, juhatuse esimees
- **Mihkel Haug**, juhatuse liige, lennujuhtimise korraldamine
- **Meelis Kruusmann**, juhatuse liige, finantsjuhtimine, haldustegevused ja jätkusuutlikkus
- **Kristjan Telve**, ohutus ja kvaliteet
- **Chris-Helin Loik**, personal ja tugiteenused
- **Kalmer Sütt**, lennundusteave
- **Teve Rahula**, arendus
- **Imbi Kivi-Sild**, tehnoloogia

## 2.4. 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 teenusepakujatele tulemuslikkuse eesmärgid neljas põhivaldkonnas:

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

*Lennuliiklusteeninduse peamiste tulemuslikkuse näitajate täitmine 2025. aastal*

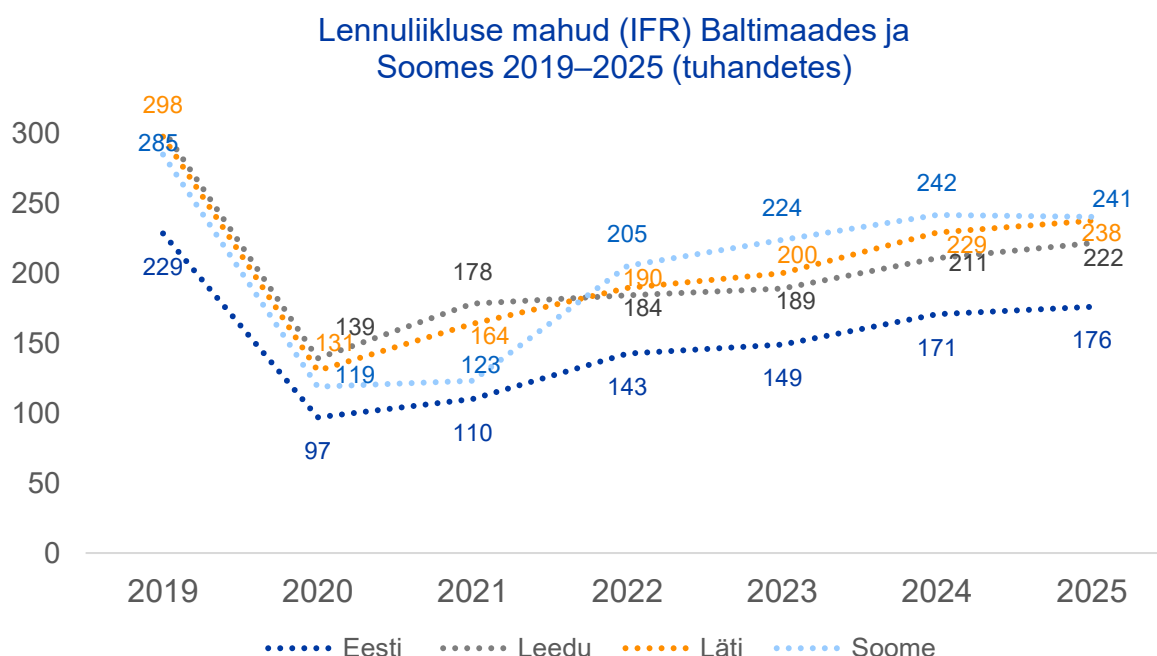
Tulemusvaldkond	Mõõdik	Eesmärk 2025	Saavutatud 2025	
Ohutus	Ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid väljendatuna rakendamise tasemena, mis ulatuvad EASA A-tasemest D-tasemeni	Ohutuspoliitika ja -eesmärgid	≥ C	D
		Ohutusriskide juhtimine	≥ D	D
		Ohutuse tagamine	≥ C	C
		Ohutuse edendamine	≥ C	C
		Ohutusele keskenduv töökultuur	≥ C	C
Läbilaskevõime	Aeronavigatsiooniteenuste osutamisest tingitud marsruutlennu lennuliiklusvoo juhtimisest tingitud hiline misete keskmine pikkus ühe lennu kohta minutites	≤ 0,06	0,01	
Keskkonnasäästlikkus	Marsruutlennu horisontaalosa tegeliku trajektoori keskmine tõhusus protsentides	≤ 6,54	5,8	
Kulutõhusus	Kehtestatud marsruudi aeronavigatsiooniteenuste kulude keskmine tegelik aastane muutus protsentides	≤ 5,1	11,8	

### 3. TURUÜLEVAADE JA LENNULIIKLUSE MAHT

#### Turuülevaade Euroopas ja naaberriikides

2025. aastal teenindati Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu piirkonnas (Eurocontrol Network Manager Area) ligikaudu 11,1 miljonit lendu, mis on 4% rohkem kui 2024. aastal. Sellega jõuti tagasi kriisieelsele tasemele ning ületati napilt 2019. aasta liiklusmahud. Liiklusmahud olid kõige kõrgemad suveperioodil, mil püstitati ka võrgustiku ajalooline ööpäevane lennurekord. Lennuliikluse voo juhtimise viivitused (ATFM delays) vähenesid võrreldes eelmise aastaga keskmiselt 17% ning ulatusid keskmiselt 2,4 minutini lennu kohta, peamiselt tänu paremale koordinatsioonile sidusrühmade vahel ja soodsamatele ilmastikuoludele. Sellest hoolimata avaldasid võrgustiku läbilaskevõimele jätkuvalt survet personaliressursside nappus ning Ukraina sõjast tingitud õhuruumi piirangud.

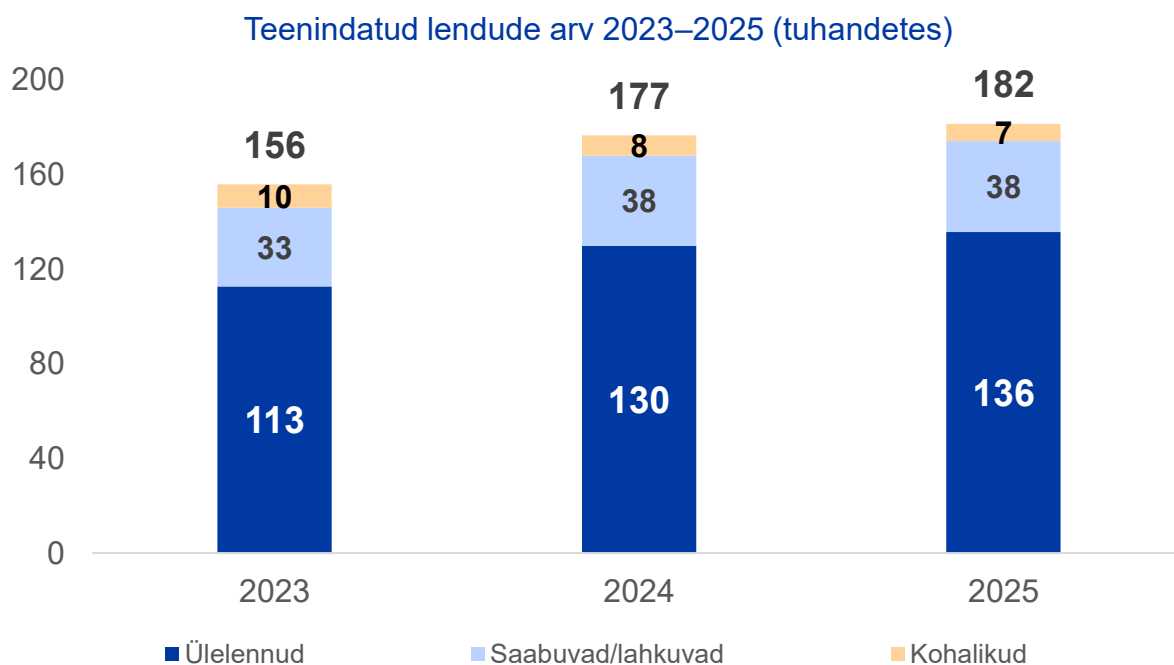
Meie regioonis (Põhja-Euroopas ja Baltikumis) on lennuliikluse mahtude taastumine olnud jätkuvalt aeglasem võrreldes Lõuna-Euroopaga. Kui Vahemere-äärsetes riikides ja Kesk-Euroopas on täheldatud tugevat turistide voogu ning lennumahtude kasvu, siis meie piirkonnas mõjutavad liiklust endiselt geopoliitilised pinged ja suletud õhuruumid, mis on hoidnud lendude arvu kasvu tagasihoidlikumana. Teenindasime 2025. aastal Eestis 3% rohkem lende kui eelneval aastal, mis on mõõdukas kasv. Samas teenindasime võrreldes kriisieelse 2019. aastaga 23% vähem lende. Suurema osa ehk 75% kogumahust moodustasid ülelendud. Finnair on endiselt suurim ülelendude tegija, kuid nende maht vähenes võrreldes eelneva aastaga 17%. Samal ajal on Hiina päritolu operaatorid näidanud märkimisväärset kasvu – nende lendude arv suurenes aastaga 48%. See näitab, et Hiina lennunduse roll Euroopa-suunalises kauba- ja reisijateveos on kiiresti kasvamas. Olulise panuse ülelendude kasvu andsid ka kaubalennud, mille maht suurenes 33%.



Eesti lennuliikluse IFR-lendude mahuks kujunes 2025. aastal 176 tuhat lendu (võrreldes 2024. aastaga kasv 5 tuhat lendu ehk +3%). Balti riikide ja Soome võrdluses näitas kõige suuremat kasvu absoluutnumbrites Leedu, mille mahuks kujunes 222 tuhat lendu (võrreldes 2024. aastaga kasv 11 tuhat lendu ehk +5%). Läti lennuliikluse mahuks kujunes 2025. aastal 238 tuhat lendu (võrreldes 2024. aastaga kasv 9 tuhat lendu ehk +4%). Soome lennuliikluse maht näitas ainsana negatiivset trendi, 2025. aasta mahuks kujunes 241 tuhat lendu (võrreldes 2024. aastaga kahanemine 1 tuhat lendu ehk -1%).

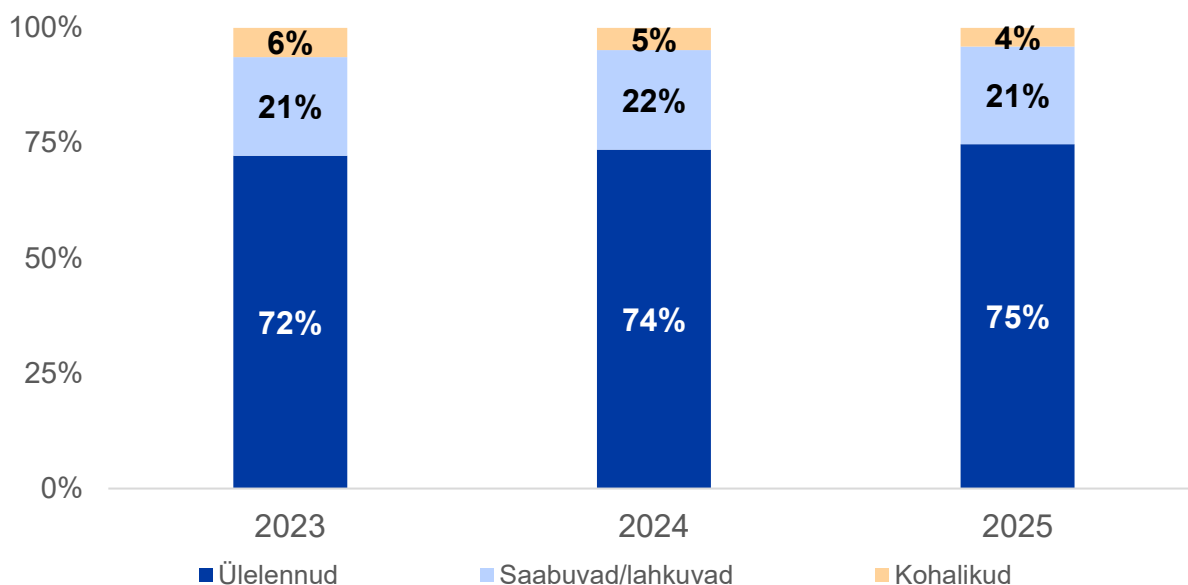
### Lennuliikluse maht Eestis

Eesti õhuruumis kasvas teenindatud lendude arv 2025. aastal kokku 3% (2024. aastal +13%). Arvestades nii instrumentaal- (IFR) kui ka visuaallennureeglite (VFR) alusel toimunud lendude mahtu, teenindati kokku 182 tuhat lendu (2024. aastal 177 tuhat). Võrreldes varasema aastaga suurenes ülelendude (2024. aastaga võrreldes +4%) ja saabuvate/lahkuvate lendude maht (2024. aastaga võrreldes +1%), aga kohalikke lende teenindati vähem (2024. aastaga võrreldes -13%).

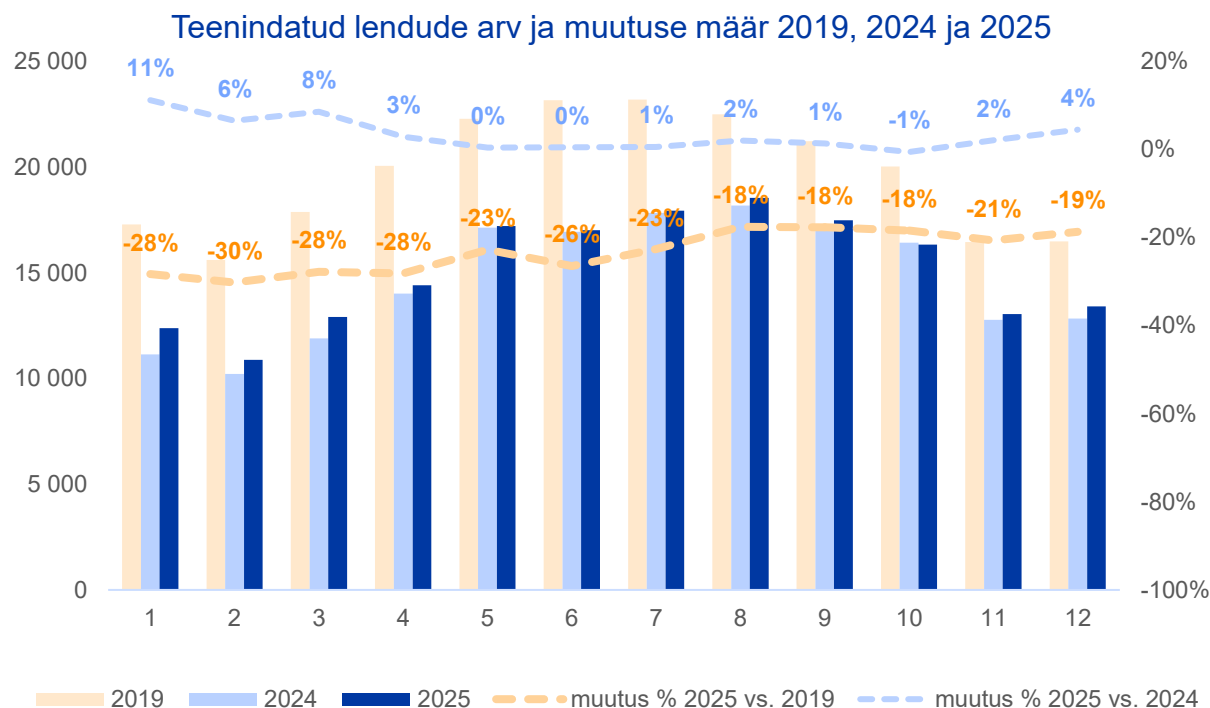


Teenindatud lendude mahust 75% moodustasid Eestist ülelendud, saabuvate/lahkuvate lendude osakaal oli 21% ja kohaliku liikluse osa 4%.

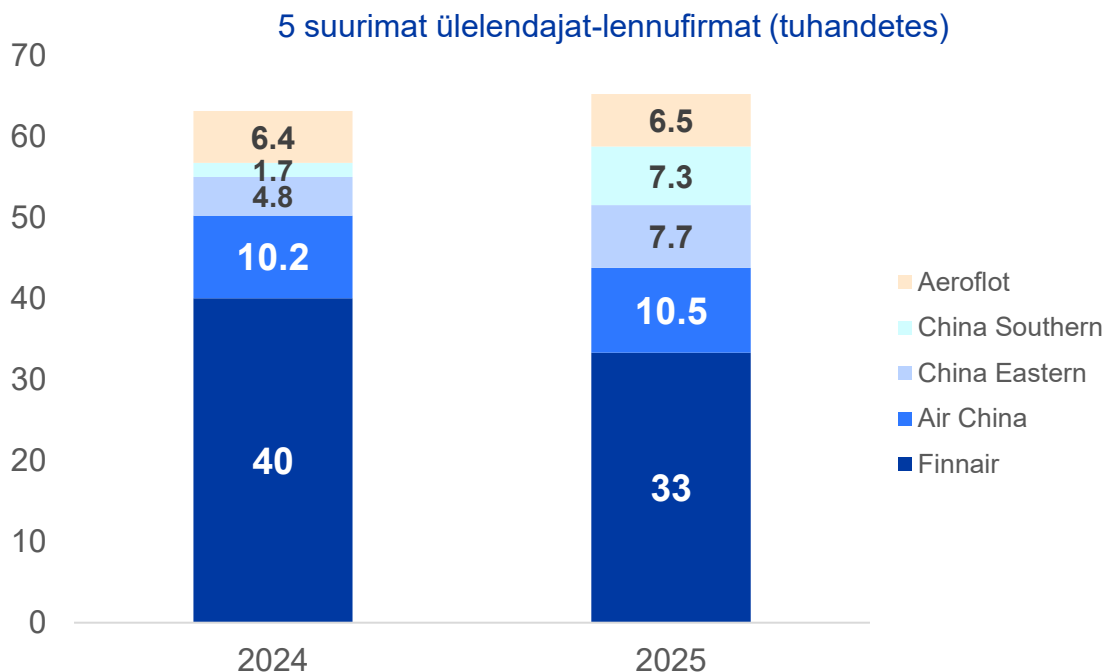
### Teenindatud lendude jaotus 2023–2025 (protsentides)



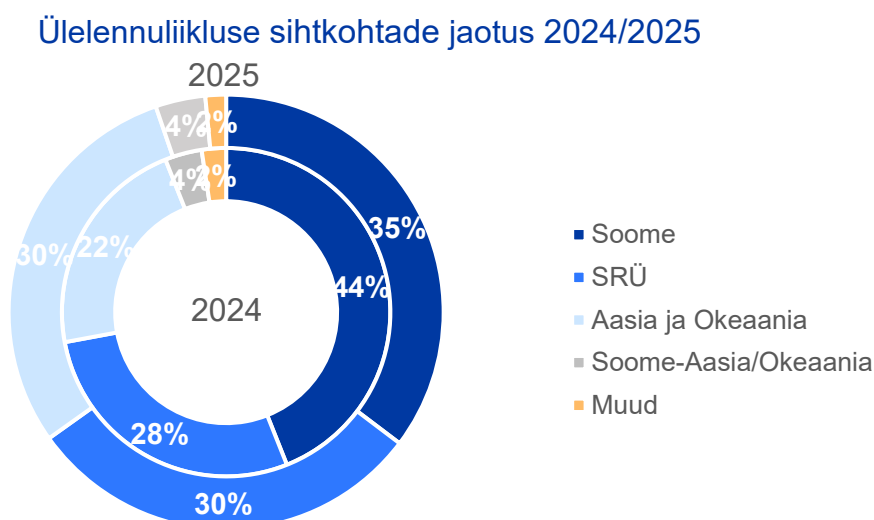
Lennuliikluse mahud olid ainult 2025. aastal oktoobris madalamal tasemel kui aasta tagasi samal perioodil. Protsentuaalselt näitasid aasta esimesed kuud suuremat kasvu, samuti oli aasta viimases kvartalis lendude kasvumäär tõusvas trendis. Kõige tihedama liiklusega kuuks osutus august, mil teenindati keskmiselt 598 lendu päevas. Tihedaima liiklusega päeval teenindati kokku 631 lendu.



Ülelendude maht kasvas 2024. aastaga võrreldes 4%. Ülelendude arvestuses oli ettevõtte suurim klient 2025. aastal endiselt Finnair (25% ülelendude koguarvust), millele järgnesid Air China (8%), China Eastern (6%), China Southern (5%) ja Aeroflot (5%).

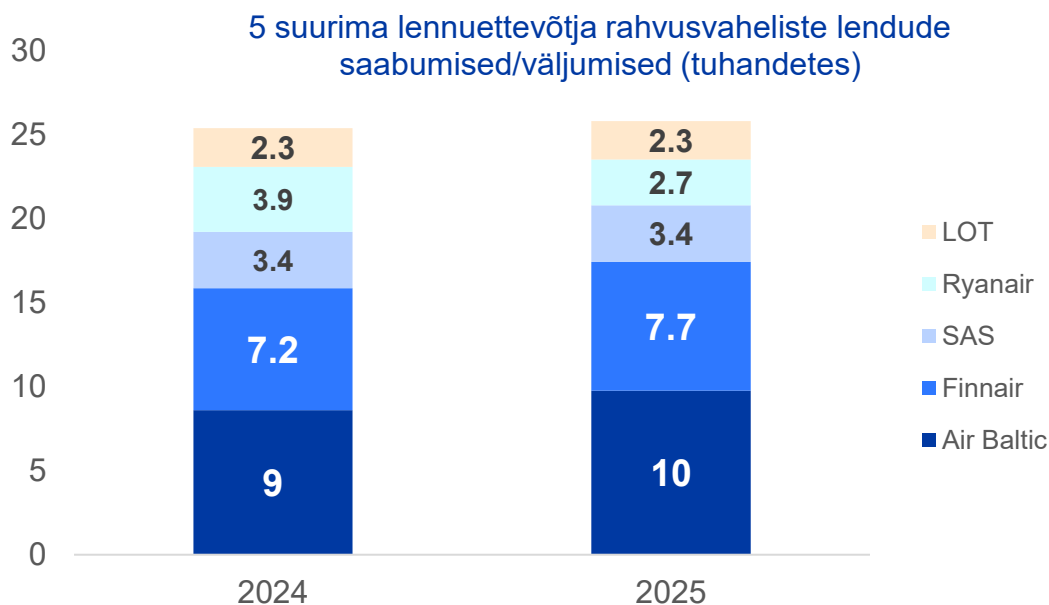


Ülelennuliiklusest toimus 35% Soome suunas, 30% SRÜ riikide suunas, 30% Aasia/Okeaania suunas ja 6% moodustasid muud sihtkohad.

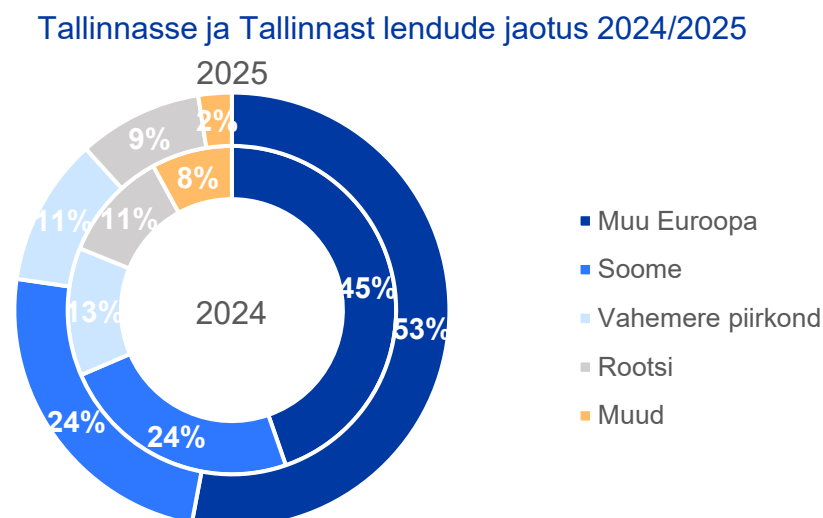


Võrreldes varasema aastaga kasvas saabuvate/lahkuvate lendude maht 2025. aastal 1% võrra. Saabuvate ja lahkuvate lendude mahu kiiremat kasvu takistas peamiselt Euroopa vedajate Ryanairi ja Lufthansa lendude arvu vähenemine.

Viis lennuettevõtjat opereerisid kaks kolmandikku Eesti lennuväljadele ja lennuväljadelt toimunud rahvusvahelistest lendudest. Ettevõtte suurim klient Tallinna Lennujaamas on endiselt Air Baltic, kellele järgnesid Finnair, Scandinavian Airlines, Ryanair ja LOT. Eespool nimetatud lennuettevõtjate lennud moodustasid vastavalt 25%, 20%, 9%, 7% ja 6% Eesti lennuväljadel opereeritud lendude koguarvust.



Tallinnasse ja Tallinnast teenindatud lendudest toimus 53% Euroopa, 24% Soome, 11% Vahemere ja 9% Rootsi suunas ning ülejäänud 2% teistes suundades.



## 4. MAJANDUSTULEMUSED

Finantsnäitajad 2024–2025 (eurodes)

	2025	2024
Müügitulu	62 095 536	30 981 344
Käibe muutus	100,4%	72,9%
EBITDA	38 933 882	10 598 816
Ärikasum	34 002 749	7 120 445
Maksueelne kasum	33 793 989	6 392 447
Puhaskasum	32 513 758	6 392 447
Puhaskasumi muutus	409%	309%
Müügitulu töötaja kohta	318 439	173 080
EBITDA marginaal	63%	34%
Maksueelse kasumi marginaal	54%	21%
Puhasrentaablus	52%	21%
Omakapitali osakaal	64%	39%
Omakapitali rentaablus (ROE)	105%	46%
Varade tootlus (ROA)	57%	17%
Maksevõime kordaja	3,8	1,6
Võlakordaja	0,4	0,6
Keskmine töötajate arv	195	179

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 navigatsiooniteenuste ühikuhindades

Aeronavigatsiooniteenuste tasude ühikumäärad arvutatakse kooskõlas Euroopa Komisjoni 11. veebruari 2019. aasta rakendusmäärusega (EL) 2019/317, milles sätestatakse ühine aeronavigatsioonitasude süsteem. Tasud korrigeeritakse ja kooskõlastatakse regulatsiooni alusel igal aastal õhuruumi kasutajate esindajatega (IATA jt) laiendatud komitees.

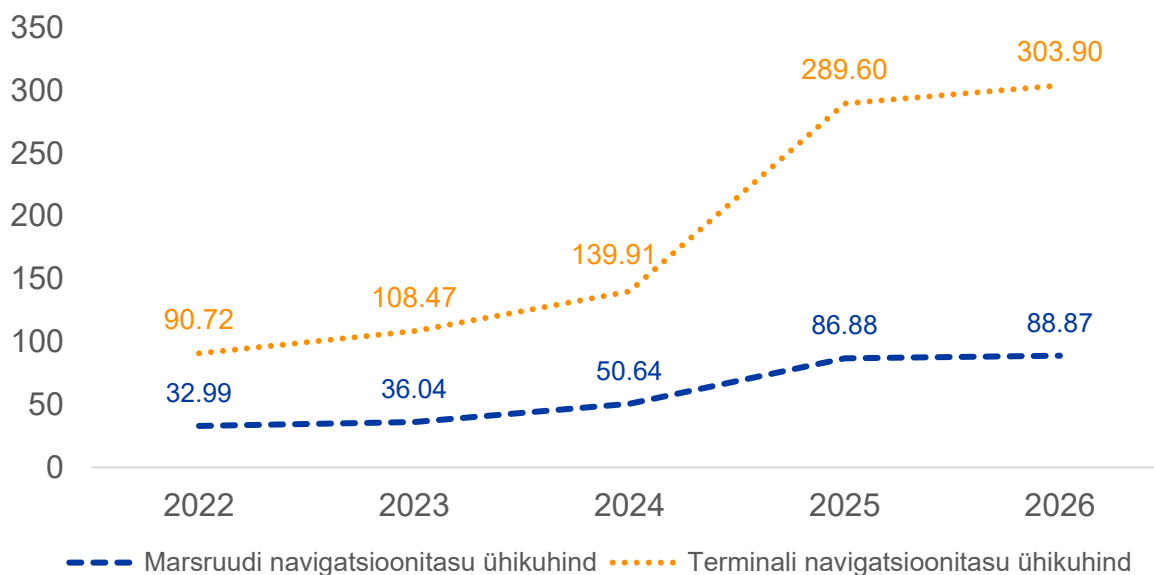
Nimetatud määrusest lähtuvalt on 2025. ja 2026. aastal teenuste ühikumäärad märgatavalt kõrgemal tasemel võrreldes tulemuslikkuse kava kolmanda perioodi aastatega 2020-2024. Teenuse hinna kasv tuleneb eelmiste perioodide teenusühikute tegelikust väiksemast mahust võrreldes tulemuslikkuse kava koostamisel ja hinna kujunemisel arvestatud liikluse mahuga ning sellele järgnenud liikluse mahuga seotud hinnakorrektsioonist, mida rakendatakse vastavalt määrusega kehtestatud nn N+2 reeglile. 2023. aastast üle kantud liikluse mahu muutumisest ning liiklusriski ja kuluriski jagamise mehhanismi rakendamisega seotud kohanduste mõjude tulemusena on ühikumäärad mainitud aastatel märkimisväärselt kasvanud.

Marsruudi navigatsioonitasu ühikuhind oli 2025. aastal 86,88 eurot, aasta varem oli see 50,64 eurot. Alates 1. jaanuarist 2026 on marsruudi navigatsioonitasu ühikuhind 88,87 eurot.

Terminali navigatsiooniteenuse ühikuhind oli 2025. aastal 289,6 eurot, aasta varem oli see 139,91 eurot. Alates 1. jaanuarist 2026 on terminali navigatsiooniteenuse ühikuhind 303,9 eurot.

### Navigatsioonitasud perioodil 2022–2026

Navigatsioonitasud perioodil 2022–2026 (eurodes)

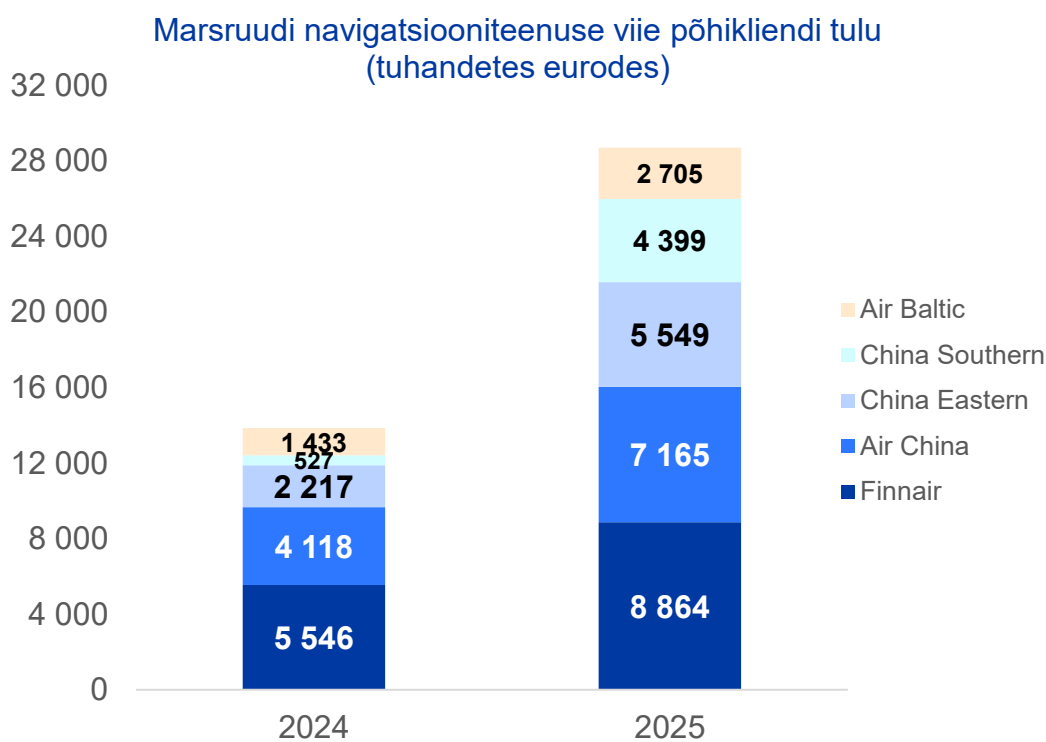


## Tulud ja kulud

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

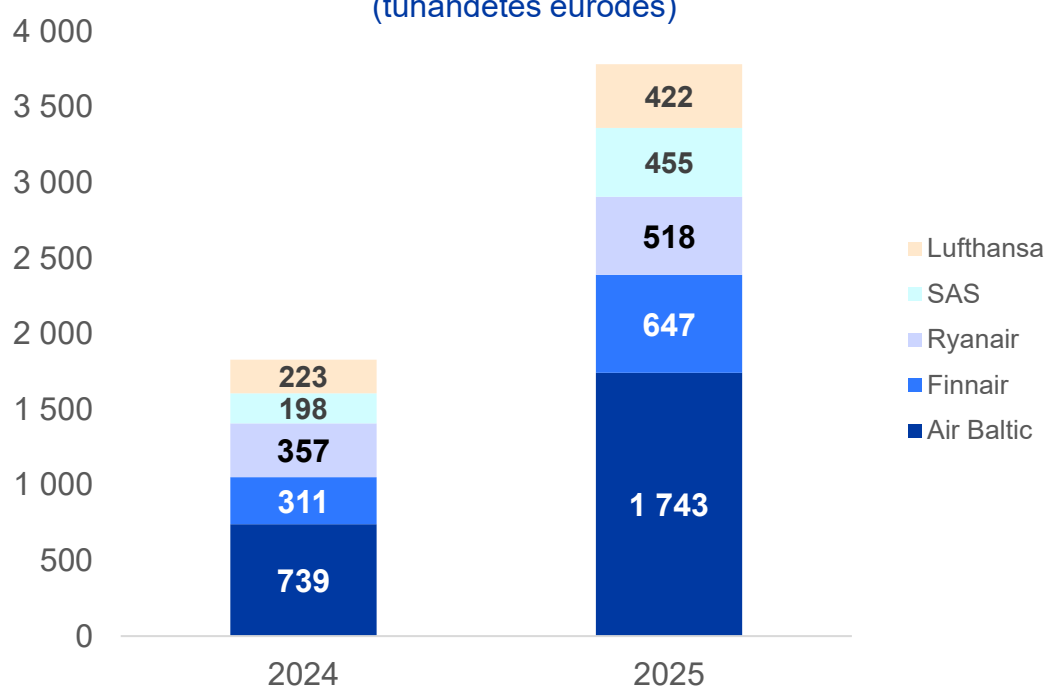
Lennuliiklusteeninduse 2025. aasta äritulud kokku olid 62,4 miljonit eurot (2024. aastal 31,2 miljonit eurot), ettevõtte 2025. aasta müügitulu oli sealjuures 62,1 miljonit eurot (2024. aastal 30,9 miljonit eurot), kasvades aastaga 100%. Müügitulude kasv on tingitud ülelennuliikluse mahu kasvust ning teenusühiku hinna kasvust, mis on võrreldes varasema aastaga kõrgem.

Marsruudi navigatsiooniteenuse müügitulud moodustavad peamise osa müügituludest – 2025. aastal 90%. Marsruudi navigatsiooniteenuse tulu teeniti 2025. aastal võrreldes eelneva aastaga 100% rohkem. Suurimaks marsruudi navigatsiooniteenuse müügituluga kliendiks kujunes Finnair (võrreldes 2024. aastaga +60%).



Terminali navigatsiooniteenuse tulu teeniti 2025. aastal võrreldes eelneva aastaga 105% rohkem. Suurim marsruudi navigatsiooniteenuse müügituluga klient oli Air Baltic (võrreldes 2024. aastaga +136%).

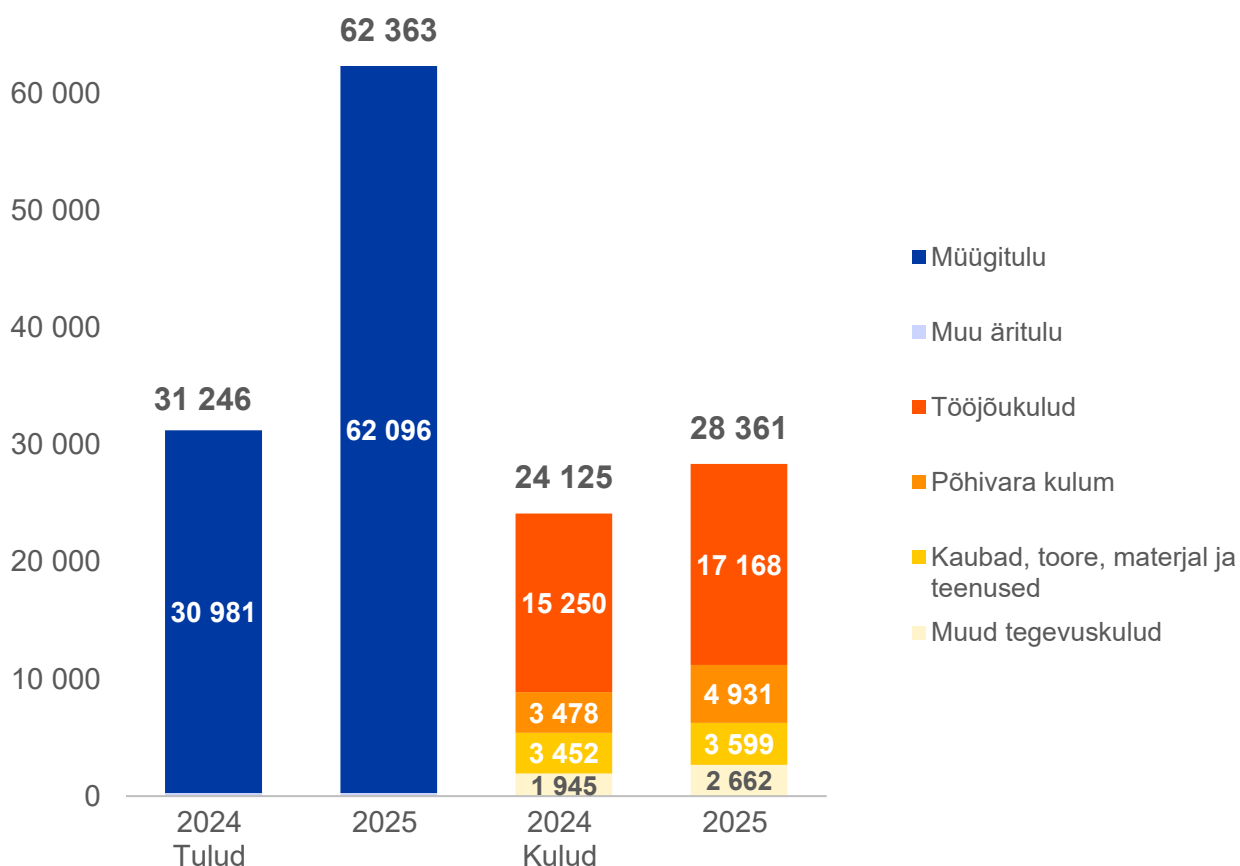
### Terminali navigatsiooniteenuse viie põhikliendi tulu (tuhandetes eurodes)



Ettevõtte ärikuludest moodustavad enamiku püsikulud. Ärikulud kasvasid 2025. aastal 18%, ulatudes 28,4 miljoni euroni (2024. aastal 24,1 miljonit eurot). Tööjõukulud moodustasid 2025. aastal kokku 17,2 miljonit eurot (2024. aastal 15,3 miljonit eurot) ja kasvasid võrreldes 2024. aastaga 13%. Põhivara amortisatsioonikulud kasvasid aastaga 1 453 tuhat eurot (+42%), mitmesugused tegevuskulud kasvasid aastaga 718 tuhat eurot (+37%) ning kaubad, toore, materjalid ja teenused kasvasid aastaga 147 tuhat eurot (+4%).

Finantstulud ja -kulud kokku olid 2025. aastal 209 tuhat eurot (2024. aastal 728 tuhat eurot).

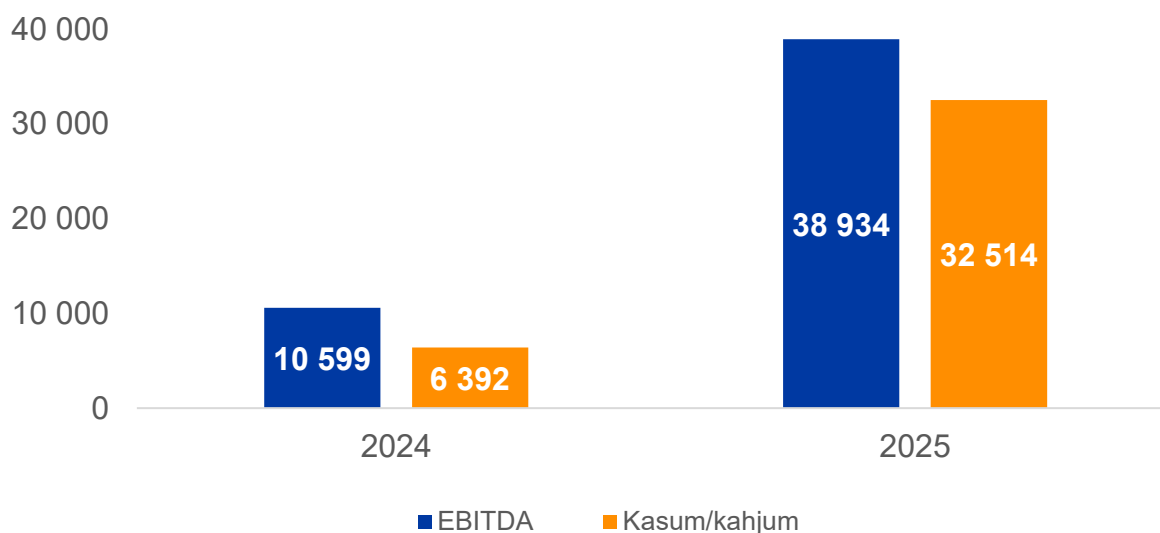
### Äritulud ja -kulud (tuhandetes eurodes)



### Kasumlikkus

Ettevõtte 2025. aasta EBITDA oli 38,9 miljonit eurot ehk 28,3 miljoni euro võrra rohkem kui eelmisel aastal samal perioodil. Puhaskasum oli 2025. aastal 32,5 miljonit eurot, aasta varem oli kasum samal perioodil 6,4 miljonit eurot.

### EBITDA ja puhaskasum (tuhandetes eurodes)



## Investeeringud

2025. aastal investeeriti materiaaletesse ja immateriaaletesse varadesse kokku 11,1 miljonit eurot (2024. aastal 1,1 miljonit eurot).

Lennuliiklusteeninduse varade maht oli aasta lõpu seisuga 70,2 miljonit eurot, suurenedes aasta algusega võrreldes 26,9 miljoni euro võrra (+62%). Omakapital moodustas 44,9 miljonit eurot.

## Majanduslik lisaväärtus

Majandustulemuste hindamise täiustamiseks 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 on 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 neljandale perioodile arvestatud 7,3% (eelmisel tulemuslikkuse kava perioodil ehk 2019.–2024. aastal samuti 7,3%).

Põhiteenuste kaupa kujunes majanduslik lisaväärtus alljärgnevalt:

2025

	Marsruudi navigatsiooniteenus	Terminali navigatsiooniteenus	Muud teenused	Kokku
Tulud	56 156 872	5 912 490	591 972	62 661 333
Ärikulud	23 452 210	4 895 534	12 809	28 360 552
Kapitaliga seotud kulud	2 131 554	523 708	2 194	2 657 456
Majanduslik lisaväärtus ettevõtte tasandil	30 573 108	493 248	576 970	31 643 325
Riigi kulud	7 495 359	429 772	0	7 925 131
Majanduslik lisaväärtus riigi tasandil	23 077 749	63 476	576 970	23 718 195

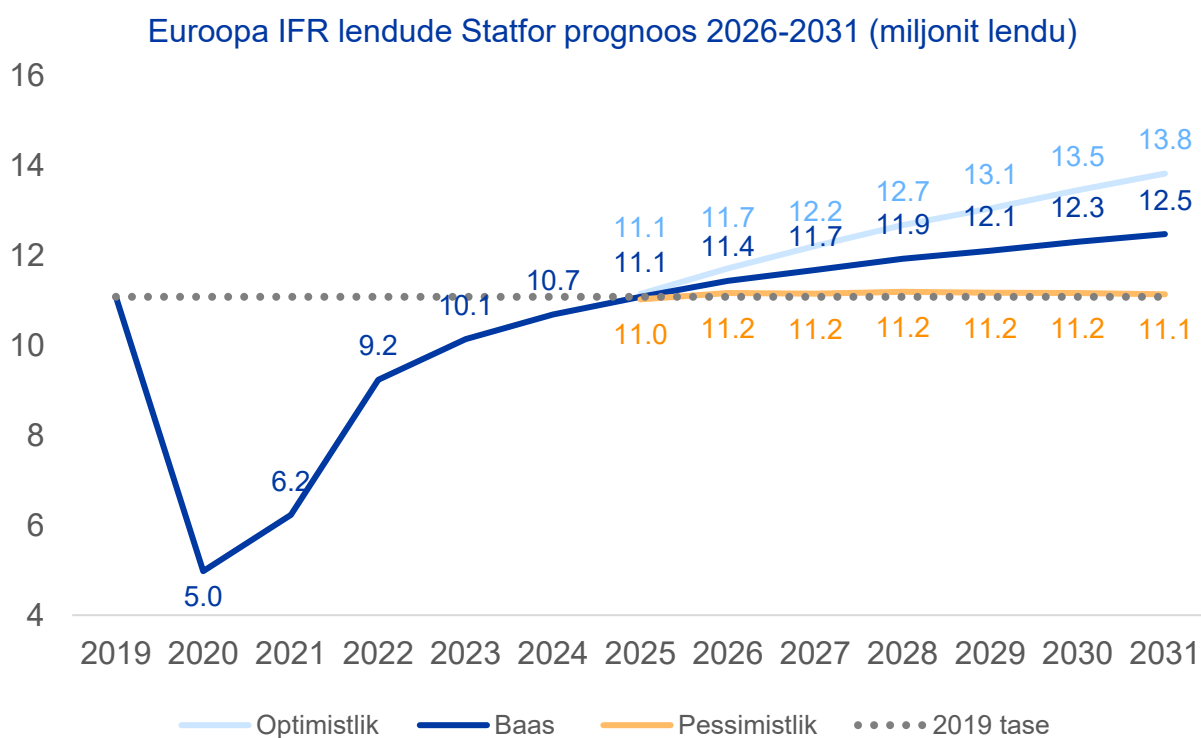
2024

	Marsruudi navigatsiooniteenus	Terminali navigatsiooniteenus	Muud teenused	Kokku
Tulud	28 074 614	2 883 308	384 253	31 342 175
Ärikulud	20 593 451	3 523 240	8 557	24 125 248
Kapitaliga seotud kulud	1 538 221	275 495	3 396	1 817 112
Majanduslik lisaväärtus ettevõtte tasandil	5 942 943	-915 428	372 300	5 399 815
Riigi kulud	7 636 584	400 155	0	8 036 739
Majanduslik lisaväärtus riigi tasandil	-1 693 641	-1 315 583	372 300	-2 636 924

## 2026. aasta väljavaated

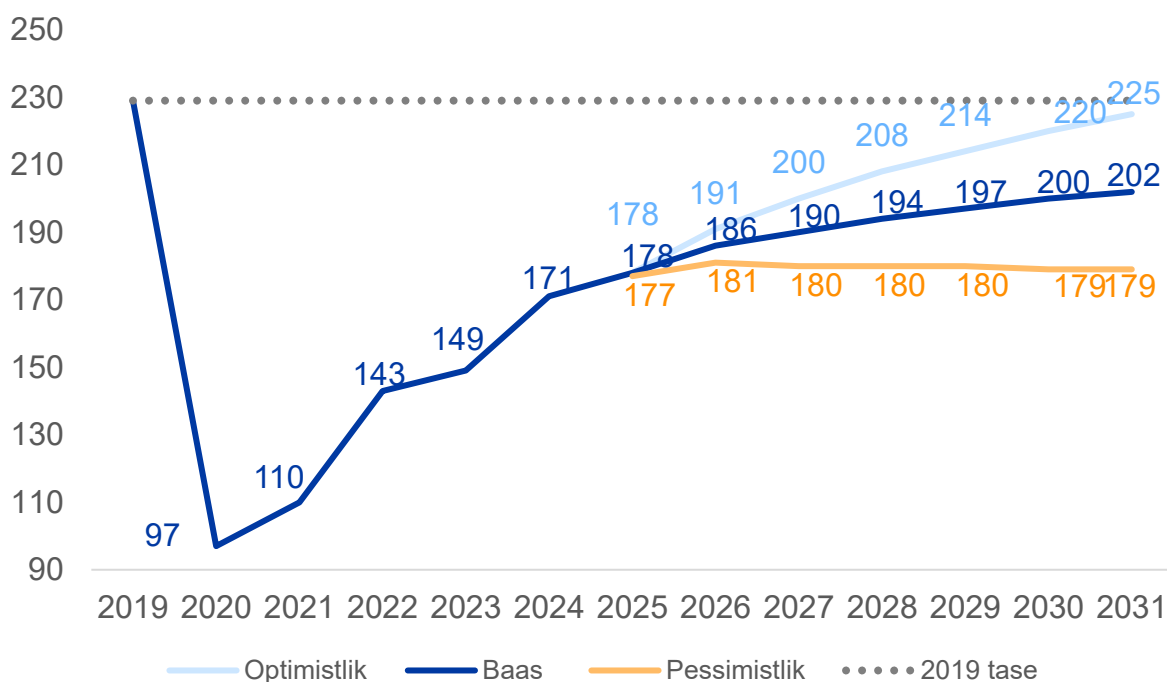
2025. aastal teenindati Euroopa lennuliikluse juhtimisvõrgu piirkonnas (Eurocontrol Network Manager Area) ligikaudu 11,1 miljonit lendu, mis on 4% rohkem kui 2024. aastal. Sellega jõuti tagasi kriisieelsele tasemele ning ületati napilt 2019. aasta liiklusmahud.

2025. aasta oktoobris uuendas Eurocontrol lennumahtude prognoose perioodiks 2026–2031. Baasprognoosi kohaselt jätkub Euroopa lennuliikluses mõõdukas kasv aastatel 2026–2031 keskmiselt 2,2% aastas.



Eurocontroli Eesti IFR-lendude prognoosi kohaselt ulatub lendude arv 2026. aastal 186 tuhande lennuni, mis on veidi kõrgem Statfori kevadprognoosis esitatud tasemest (185 tuhat IFR-lendu). Kuigi lendude maht kasvab Eestis kiiremini kui Euroopas keskmiselt (2025–2031 keskmine aastane kasv 2,9%), ei saavuta Eesti lennuliikluse maht prognoosiperioodi jooksul 2019. aasta kriisieelse taset. Meie regiooni lennundust mõjutab jätkuvalt kõige enam ja pikaajalisemalt Venemaa agressioon Ukraina vastu ning sellest tulenevad vastastikku kehtestatud sanktsioonid.

Eesti IFR lendude Statfor prognoos 2026–2031 (lendu tuhandetes)



Hoolimata ebakindlast regionaalsest julgeolekukeskkonnast on 2026. aasta lennuliikluse väljavaated mõõdukalt positiivsed. Kuigi mitmed Euroopa lennuettevõtjad vähendasid 2025. aastal lennumahtusid ning siseriikliku lennuliikluse osas ei ole märgatavaid muutusi, toetavad kogumahu kasvu eelkõige ülelennud, mis moodustavad ligikaudu kolm neljandikku kogu lennuliiklusest.

Eriti oluliseks on kujunenud Aasia-suunaline liiklus ning kaubalendude kasv, mis kinnitab Eesti õhuruumi strateegilist rolli Euroopa ja Aasia vahelises lennukoridoris. Tallinna Lennujaama reisijate arvu suurenemine viitab lennukite paremale täituvusele ja suuremate õhusõidukite kasutuselevõtule. Tallinna Lennujaam teeb tõsiseid jõupingutusi uute liinide avamiseks ja loodame, et lähiajal taastub kasv ka siia saabuvate ja siit väljuvate rahvusvaheliste liinilendude arvus.

Eesti õhuruumi tähtsus rahvusvaheliste kaubalendude ja pikamaareiside koridorina on jätkuvalt tugevnenud. 2026. aastal valmistume teenuste osutamiseks üha rahvusvahelisemas ja muutlikumas tegevuskeskkonnas ning eeldame tugevat finantsaastat.

## 5. TEENUSED JA VALDKONNAD

### 5.1. Lennuohutus ja kvaliteet

Lennuohutuse tagamine ja ohutustaseme pidev parandamine on Lennuliiklusteeninduse jaoks prioriteetne valdkond. Ettevõttes tehakse iga päev tööd selle nimel, et tagada ohutus ja turvalisus ning vastata kõigile rahvusvaheliselt kehtestatud nõuetele. Organisatsioonina toetatakse pidevalt ohutuskultuuri arengut.

Ettevõttes pööratakse palju tähelepanu olemasolevate ohtude ja riskide kindlakstegemisele, nende ennetamiseks vajalike meetmete väljatöötamisele ja kasutuselevõtule ning süstemaatilisele järelevalvele. Selle tegevuse eesmärk on tuvastada protseduurides, meetodikas, tehnilistes süsteemides ja mujal õigel ajal võimalikke kitsaskohti, mis võivad reaalses ohuolukorras määravaks saada.

Alates 2025. aastast algas Euroopa Liidu aeronavigatsiooniteenuste osutajatel uus tulemuslikkuse kava võrdlusperiood (RP4). Sellega kaasnevalt muutusid oluliselt ka senised Euroopa Komisjoni poolt aeronavigatsiooniteenuste osutajatele seatud ohutusjuhtimise tulemuslikkuse eesmärgid. Alljärgnevas tabelis on toodud erinevad kategooriad, mida Lennuliiklusteeninduses mõõdetakse. Euroopa Liidu seatud eesmärgid on tähistatud kollasega, Lennuliiklusteeninduse saavutatud tase märgitud X-ga.

Saavutatud miinimum EoSM tase iga komponendi lõikes	Mitte-ametlikud kokkulepped	Määratletud	Juhtitud	Vastupidav / kohanemisvõimeline
	A	B	C	D
Komponent 1: Ohutuskultuur			X	
Komponent 2: Ohutuspoliitika ja -eesmärgid				X
Komponent 3: Ohutusriskide juhtimine				X
Komponent 4: Ohutuse tagamine			X	
Komponent 5: Ohutuse edendamine			X	
Komponent 6: Vastastikused sõltuvused			X	

Kindlasti on ettevõtte jaoks oluline saavutatud taset hoida ning püüelda veelgi paremate tulemuste poole.

Euroopa Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 nõuetele vastamiseks on ettevõttes ohutusjuhtumite tüüpi kohta seatud kindlad sise-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 täideti kõik ettevõttes seatud eesmärgid.

Teavituskultuur on ettevõttes jätkuvalt hea – inimesed teavad, millal ja miks nad peavad

ohutusjuhtumitest teada andma ning annavad sellega olulise panuse ohutuskultuuri parandamisse. Tugev ohutuskultuur loob aluse ka kõige väiksemate vigade kõrvaldamiseks ja tagab võimalikult ohutu teenuse osutamise.

Kokku esitati 2025. aasta jooksul 737 juhtumiteavitus, mida on võrreldes eelneva aastaga mõnevõrra vähem. Kuivõrd lennuliikluse maht olulisel määral ei kasvanud, võib teavituste hulga ja liikluse mahu suhtarvuga rahule jääda. Kõige sagedasem teavituste valdkond oli 2025. aastal, sarnaselt eelmisele aastale, GPS-häired. GPS-häireid puudutavaid teavitusi oli 2025. aastal 357. Kõik need sisaldasid mitut erinevat GPS-häiretega seotud teavitust.

2024. aastal uuriti põhjalikumalt 190 juhtumit, mis on mõnevõrra vähem kui eelmisel perioodil. Lennuliiklusteeninduse poolt otseselt või kaudselt põhjustatud ohutusjuhtumite arv püsis 2025. aastal eelmise aastaga samal tasemel ning 2025. aastal ei toimunud ühtegi tõsisest lennuohutusjuhtumist. Kõikide uuritud juhtumite puhul leiti nende algpõhjused ning need saadeti osakondadele analüüsiks ja kõrvaldamiseks, et samalaadsed juhtumid ei korduks. Samuti edastati osakondadele juhtumite uurimisel esitatud ohutussoovitused, et osakonnad neid analüüsiks ning võimaluse korral rakendaksid, eesmärgiga tõsta ohutuse taset organisatsioonis ja osutatavate teenuste puhul.

2025. aastal esitati 182 ohutusjuhtumite uurimise järgset ohutusalast soovitusi ehk ohutusalast parendusettepanekut. Lisaks toodi välja 96 juurpõhjust, mis suunati osakondadesse lahendamiseks. Ohutus- ja kvaliteediosakond teeb regulaarselt järelevalvet selle üle, kas algpõhjused on lahendatud, ja kohtub osakondadega, et arutleda, kas ja kuidas need lahendused võivad tulevikus mõjutada sarnaste juhtumite kordumist.

Ohutuse riskianalüüsi tehti majandusaasta jooksul kokku kuus. Nende eesmärk on tuvastada riske projekti või muudatuse varajases etapis ja kontrollida, et need oleksid maandatud tasemele, kus nende realiseerumisel ei satu ohtu ettevõtte tegevusele ega ka projektide edukas edasiliikumine. Ohutushindamisi tehakse kõikide ettevõtte funktsionaalsete osade muutmise korral, samuti muudatuste korral, millele Transpordiamet on soovinud ohutushindamist saada, olemaks kindel, et muudatus viiakse ellu maksimaalse ohutuse tasemega ja seda isegi parandades.

### **Juhtimissüsteemi järelevalve**

Lennuliiklusteeninduse juhtimissüsteemi alus on standardi ISO 9001 kvaliteedijuhtimise põhimõtted. See tagab klientidele stabiilse ja kvaliteetse teenuse. Ettevõtte juhtimissüsteem vastab komisjoni rakendusmääruse (EL) 2017/373 nõuetele, mida tõendab Transpordiameti väljastatud aeronavigatsiooniteenuse osutaja sertifikaat, ning rahvusvahelise kvaliteedijuhtimissüsteemi standardile ISO 9001:2015, mida tõendab aeronavigatsiooni-, lennuliiklus-, side-, navigatsiooni-, seireteeninduse ja aeronavigatsiooniteabe teeninduse osutamise sertifikaat. Mõlema sertifikaadi hoidmiseks viiakse läbi välisauditeid, et hinnata vastavust nimetatud rakendusmääruse ja standardi nõuetele. 2025. aastal sertifitseeriti Lennuliiklusteenindus lisaks ISO 27001 standardi kohaselt.

Lennuliiklusteeninduse juhtimissüsteem ühildab kõiki ettevõtte juhtimissüsteemi ühtsete reeglite alusel: kvaliteet, ohutus, julgestus, kliendisuhetud, 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 soodustatakse head töökultuuri, et töötajad oleksid teadlikud õigus- ja haldusnormides esitatud nõuetest. Püstitatakse eesmärgi ja hoolitsetakse vajalike ressursside olemasolu eest. Igal aastal teeb juhtkond juhtimissüsteemi ülevaatus, et saada ellu viidud tegevustest, eesmärkide täitmisest ja tulevikuplaanidest ülevaade.

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 välisauditeid erinevates valdkondades.

## **5.2. Lennujuhtimisosakonna tegevus ja arengusuunad**

Lennujuhtimisosakonna 2025. aastat iseloomustas fookus süsteemsele arendusele: töökorralduse ja juhtimispraktikate parandamine, piiriüleste lahenduste edasiarendamine, digitaalse teenuse analüüs ning koostöö tugevdamine klientide ja partneritega. Need tegevused loovad tugeva aluse järgmisteks aastateks, mil fookuses on uue lennujuhtimissüsteemi ettevalmistamine, tööjõu jätkusuutlik planeerimine ning teenuse töökindluse edasine tõstmine.

### **Töökorralduse ja meeskonnatöö arendamine**

Aruandeaastal viidi lennujuhtide seas läbi Team Resource Managementi (TRM) koolitus, mille eesmärk oli tugevdada meeskonnatööd, suhtlust ja otsustusprotsesse keerukates ning suure koormusega tööolukordades. Koolituse oluline lisaväärtus seisnes selles, et lisaks ohutusosalastele teemadele koguti struktureeritud tagasisidet lennujuhtide igapäevase töökorralduse, vahetuste, töötingimuste ja organisatsioonilise toe kohta.

Saadud sisendit kasutatakse lennujuhtimisosakonna tegevuskava koostamisel, mille fookus on töökorralduse selguse suurendamisel, töökoormuse paremal tasakaalustamisel ning juhtimispraktikate ühtlustamisel. Tegemist on pikaajalisema arendusprotsessiga, mille eesmärk on toetada nii ohutust kui ka personali jätkusuutlikkust.

### **Piiriülene koostöö ja FINEST-projekti areng**

FINEST-projekt oli ka 2025. aastal üks keskne strateegiline tegevussuund. Lennujuhtimisosakond osales aktiivselt piiriüleste töökorralduslike lahenduste arendamises, sealhulgas militaarkasutuseks mõeldud lääneblokkide kontseptsiooni edasiarendamises. Lääneblokkide kasutuselevõtt ja täpsustamine võimaldab paindlikumat liikluse ja töökoormuse juhtimist ning tõhusamat reageerimist liiklusmahtude muutumisele.

### **Taristu ja protseduuride arendamine**

Aruandeaastal viidi läbi mitmeid taristu ja protseduuridega seotud arendusi, millel on otsene mõju lennuliikluse sujuvusele ja ohutusele. Tallinna Lennujaamas valmistati ette ja võeti kasutusele K-perrooni teenindamisega seotud muudatused, mis nõudsid lennujuhtimisosakonnalt uute protseduuride väljatöötamist, kooskõlastamist ja kasutuselevõttu.

Lisaks pöörati olulist tähelepanu Ida-Eesti lennupiirangualadega seotud teemadele. Muutunud julgeolekuolukord ja droonihuga seotud riskid nõudsid paindlikumaid ja kiiremini rakendatavaid õhuruumi piiranguid ning tihedamat koostööd riigikaitse- ja tsiviilpartneritega. Lennujuhtimisosakonna roll oli tagada, et need piirangud oleksid rakendatavad viisil, mis minimeerib mõju tsiviillennuliiklusele, säilitades samas ohutuse ja reageerimisvõime.

### **Digitalse lennujuhtimise ja digitorni analüüs**

2025. aastal toimus digitorni lahenduste teenuse osutamise analüüs. Digitorni kasutamise senine kogemus võimaldas hinnata töökindlust, personali koormust ning teenuse kvaliteeti erinevates

operatiivsetes stsenaariumides. Analüüsi tulemusi kasutatakse nii tulevaste investeeringute planeerimisel kui ka uute teenusmodelite hindamisel.

Digitorni ja SHADOW-lahenduste edasiarendamine on otseselt seotud ettevõtte strateegilise eesmärgiga suurendada teenuse paindlikkust ja vähendada sõltuvust üksikutest füüsilistest asukohtadest.

### **Kliendisuhted ja teenuse kvaliteet**

Aruandeaastal viidi läbi lennujuhtimisteenuse kliendiküsitlus, mille eesmärk oli koguda struktureeritud tagasisidet teenuse kvaliteedi, koostöö ja prognoositavuse kohta. Küsitluse tulemused kinnitasid teenuse professionaalset taset.

Kliendiküsitluse tulemusi kasutatakse sisendina nii tööprotsesside parendamisel kui ka koostöövormide arendamisel lennuettevõtjate ja teiste partneritega.

## **5.3. Lennundusteabe osakond**

Sujuva lennuliikluse korraldamiseks Eesti õhuruumis tegeleb ettevõtte aeronavigatsiooniteabe teenuse pakkumisega. Aeronavigatsiooniteabe teenuse eesmärk on ohutuks, kvaliteetseks ja regulaarseks lennuliikluseks vajaliku teabe (aeronavigatsiooniteabe ja -andmete) kogumine, töötlemine ning edastamine. See tähendab, et ettevõtte 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 ning sellega kaasnev info töötlemise võimaluste enesestmõistetavus on suunanud valdkonna arengut. Eesmärk on jõuda olukorda, kus piloot ei pea talle olulist infot lugema paberi pealt ja kodeeritud teatena, vaid seda teeb tema eest masin. See tähendab, et info peab olema digitaliseeritud kujul ja kokkulepitud vormingus, et saavutada info liikumise automatiseeritus ja seeläbi vähendada vigade võimalust, suurendada olukorrateadlikkust ning parandada õhuruumi läbilaskevõimet.

Digitaliseerituse taseme ühtlustamiseks ja selle kiirendamiseks on Euroopa Komisjon välja andnud määruse, mille kohaselt peavad lennuliiklusteenindused üle Euroopa looma 2025. aasta lõpuks digitaalse teabevahetuse tehnoloogilise võimekuse (System Wide Information Management, SWIM) ja pakkuma digitaalseid teabevahetuse teenuseid (SWIM-teenused).

Kõikides AIM-valdkonna arendusprojektides on seda ka silmas peetud.

2025. aastal jätkusid aeronavigatsiooniteabe süsteemi CADAS uuendamistööd. Uuenduse läbisid nii aeronavigatsiooniteabe andmebaas, NOTAM-teadete töötlemise infosüsteem kui lennuplaaniteadete töötlemise infosüsteem. Eesmärk oli suurendada süsteemide kasutusmugavust ja viia need vastavusse SWIM-teenuste pakkumiseks. Viimase tarne SAT (Site Acceptance Test) toimus 2025. aasta lõpus, jäänud on veel tegelemine vaegtöödega.

Tarne mõningase hilinemise tõttu on SWIM teenuste pakkumisega alustamine lükatud edasi 2026. aasta aprillikuusse.

## 5.4. Tehnoloogia osakond

Lennuliikluse korraldamine tugineb keerukatele tehnilistele süsteemidele, mis tagavad ohutuse ja tõhususe. Need süsteemid hõlmavad radarite, lennujuhtimiskeskuste, navigatsiooniseadmete ja sidevahendite kasutamist ning need peavad vastama väga rangetele nõuetele, et tagada õhusõidukite ohutu ja sujuv liikumine õhuruumis.

Tehnoloogia osakond hoolitseb selle eest, et ettevõttes oleksid olemas nõuetele vastavad süsteemid ja seadmed, et need oleksid töökindlad ja -korras ning varustaksid töötajaid täpsete andmetega. Samuti tegeleb tehnoloogia osakond järjepidevalt tehniliste lahenduste ajakohastamise ja uute süsteemide kasutuselevõttuga, et pakkuda pidevalt kvaliteetset ja ohutust arvestavat teenust.

2025. aastal toimus mitu olulist arengut seoses keskse lennujuhtimissüsteemiga, samuti navigatsiooni- ja seireseadmete süsteemidega.

Aasta alguses uuendasime lennujuhtimissüsteemi varusüsteemi, mis on esmakordselt ajaloos põhisüsteemi koopias. Uus süsteem pakub võrreldes varasemaga mitmeid tehnilisi ja korralduslikke eeliseid ning võimaldab kõigil lennujuhtidel jätkata tööd ilma täiendava pädevusnõudeta. Varusüsteem on oluline ka FINESTi rakendamise seisukohalt, kuna ühendame Soome ja Eesti süsteemid ning võimalike probleemide korral saame tööd jätkata katkestusteta.

Viisime ellu 2024. aastal kaitseministeeriumiga sõlmitud lepingust tulenevad tegevused. ELi taaste- ja vastupidavuskavast Lennuliiklusteenindusele antava toetuse maht oli 5,1 miljonit eurot ning sellega modifitseerisime õhuseireahelat. Seireahela uuendamise projekti TUULIK raames uuendasime Tallinna radarit. Tallinna radari uuendustööde käigus asendasime ligi 30 aastat kasutusel olnud radari uue põlvkonna tehnoloogiaga, mis suurendab lennuliikluse juhtimise täpsust ja töökindlust ning toetab olukorrateadlikkuse kasvu kogu Eesti õhuruumis. Lisaks sujuvale lennuliikluse korraldamisele toetab uus tipptehnoloogia ka riikliikku energiapuudust, kuna on tuuleparkide mõjude suhtes vähem tundlik. Nii saab tulevikus ehitada Riia lahes ja Eesti saartel kõrgemaid meretuuleparke ilma lennuliiklust segamata. Radari uuendustööd hõlmasid radari vahetust, uue sideliini rajamist radarihoone ja lennujuhtimiskeskuse vahel ning radarijaama hoone ja tehnosüsteemide kaasajastamist. Seireahela modifitseerimise projekt TUULIK hõlmas lisaks taristu töödele ja radari valmimisele Eesti Õhuväe radarandmete liidestamist, WAM süsteemi uuendamist ning laiendamist, sh ADS-B rakendamist.

2025. aastal tegime ettevalmistusi uue lennujuhtimissüsteemi TopSky One kasutuselevõtuks. Ettevalmistuste käigus loodi SkyBridge allianss koostöös Fintraffic ANS ja ANS CZ-ga. Uus lennujuhtimissüsteem ei ole Lennuliiklusteeninduse jaoks lihtsalt tehniline uuendus, vaid hädavajalik eeldus Euroopa Liidu nõuete täitmiseks, FINEST projekti edukaks jätkumiseks ja ettevõtte strateegiliste eesmärkide saavutamiseks.

Thalase TopSky ATC One on lahendus, mis võimaldab Lennuliiklusteenindusel jätkata ohutu, tõhusa ja tulevikukindla lennujuhtimisteenuse pakkumist.

2025. aastal tegime ettevalmistusi DME-DME võrgustiku laiendamiseks kahe uue seadmega. DME-d on alternatiiviks GNSS-signaalil põhinevale süsteemile, mille alla kuulub ka GPS. Kui peamiselt kasutavad piloodid navigeerimiseks GNSS signaalil põhinevat infot, siis viimasel ajal sagenenud GPS-signaali segamise puhul on just kaugusemõõtjatest abi õhusõiduki asukoha määramisel. Erinevalt GNSSist on maapinnal toimiv võrgustik häiretele vähem tundlik. Maapealsed kaugusemõõtjad paigaldatakse peale hankelepingu sõlmimist.

Samuti alustasime eeltegevusi Tallinna lennuvälja ILS-süsteemi ülevõtmiseks Tallinna Lennujaamalt.

2025. aastasse jäid hanke eeltööd, hange viiakse läbi 2026. aastal ning ILS-süsteemi paigaldatakse 2026.-2027. aastal.

Alustasime teenuspõhise tehnoloogiateenuse osutamisega. Selleks kaardistasime protsessid, kirjeldasime nõudeid ning hankisime uue varade- ja teadmushaldussüsteemi. Süsteem on kavas võtta kasutusele 2026. aasta esimeses pooles. Süsteem koondab kõik varad ja varadega seotud tegevused, sh tehnilised intsidendid, samuti teenuse osutamiseks vajaliku dokumentatsiooni.

2025. aasta üks olulisemaid prioriteete oli infoturbe halduse uuendamine. See hõlmas kokkulepete ja vastutuste ajakohastamist, tagamaks organisatsiooni suurem vastupidavus infoturbe riskidele ning vastavus välistele nõuetele. Uuenduse tulemusena paraneb ettevõtte suutlikkus ennetada ja hallata ohte, mis võivad mõjutada äritegevust. Tegevuste edukust mõõdeti eelauditi läbiviimisega ning läbi ISO 27001 sertifitseerimise auditi.

## 5.5. Arendusosakond

Tagamaks lennuliiklusteenuste osutamise ja lennuliikluse juhtimise süsteemi toimimine, parandatakse ettevõtte strateegilist planeerimist, süsteemsust, jätkusuutlikkust ja konkurentsivõimet.

2025. aastal jätkati mitme juba varem alustatud projekti elluviimisega.

### FINEST

FINEST on piiriülese lennuliikluse korraldamise süsteem, mis on loodud koostöös Soome lennuliiklusteenindusega Fintraffic Air Navigation Services Oy (Fintraffic ANS).

FINESTi eesmärk on Eesti ja Soome õhuruumi lõimimine, mille abil tagatakse turvalisem, jätkusuutlikum ja tõhusam ühine õhuruum ning teenus, mis vastab mõlema riigi ja klientide vajadustele ning muudab lennuliikluse keskkonnasäästlikumaks.

2025. aastal taasalustati tegevuste ja rakendamise aruteludega kõikides programmi töövoogudes. Ühise nägemuse kinnitamiseks Fintraffic ANSiga koostati uus laiapõhjaline opereerimise kontseptsiooni dokument, mille käigus vaadati üle varasem lähenemisviis programmile ning lepiti kokku uued eesmärgid, lahendused ja etapi kaupa lähenemine õhuruumide lõimimisele. Uute eesmärkide ja lahenduste kokkuleppimise järel koostati ja kinnitati projektiplaan FINESTi 1. etapi rakendamiseks.

Kahe ettevõtte vahel kinnitati ühiste muudatuste juhtimise põhimõtted, mis tagavad programmi edenedes ettevõtetevahelise koostöö.

Piiriülese teenuse osutamiseks ja FINESTi käivitamiseks jätkati uute tehniliste süsteemide rakendamisega. Lennuliiklusteenindus ja Fintraffic ANS liikusid üle uuele ja ühtsele lennujuhtimissüsteemi tarkvara versioonile. Lisaks alustasid ettevõtted tulevase lennujuhtimissüsteemi nõuete analüüsimist ja kirjeldamist. Fintraffic ANS jätkas ühtse piiriülese teenuse osutamist võimaldava kõnesidesüsteemi testimist ja rakendamist. Seireseadmete parameetrite muutmisel võeti arvesse FINESTi eesmäärke ning parameetreid hoiti kogu aasta ühtsetena.

Õhuruumikorralduse muudatuste puhul säilitati FINESTi juba varem saavutatud valmidus. Muudatusi tehes jälgiti, et kõik muudatused toetaksid piiriülese teenuse rakendamist. Lisaks jätkati mitme operatiivse protseduuri ühtlustamisega.

Aasta jooksul vaatas Soome kaitseministeerium üle oma andmekaitse nõuded ning riikide

ministeeriumid pidasid koosolekuid, et liikuda riikidevahelise lepingu sõlmimise suunas.

### **Digitorn ehk irdtorn**

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

2025. aastal viidi läbi analüüs, et leida teenuse osutamiseks optimaalseim lahendus, lähtudes tehnilise lahendusena multitorni kontseptsioonist.

### **Mehitamata lennuliikluse korraldus**

Lennuliiklusteeninduse üks oluline strateegiline eesmärk on mehitamata lennunduse valdkonna arendamine ning mehitatud ja mehitamata õhusõidukite ühise õhuruumi teenuste väljatöötamine ja rakendamine läbi UTM (mehitamata lennuliikluskorralduse) tarkvara.

2025. aastal alustati lennuinformaatoritele protseduuride loomist erikategooria ja riiklike lendude võimaldamiseks regionaallennuväljadel, mis rakendatakse 2026. aastal. Järjest suureneva lendajate hulga tõttu avati mehitamata õhusõidukite pilootide kiiremaks nõustamiseks eraldi klienditeenindustelefon.

Koos Transpordiameti, Eurocontrol'i ja Eesti Lennuakadeemiaga jätkati Tallinna lähiala riskihindamist U-space'i õhuruumi loomiseks. Projekti käigus hinnatakse riske maapealsele taristule, inimestele ja tavalennuliiklusele ning leitakse U-space'i õhuruumile sobivaim asukoht, et tagada ohutu mehitatud ja mehitamata lennuliiklus. Tegevused jätkuvad 2026. aastal.

### **Protsessid**

2025. aastal oli fookuses protsessijuhtimise süsteemne arendamine ja protsesside küpsusastme tõstmine. Eesmärkide saavutamiseks kaardistati kogu organisatsiooni protsesside portfell, sh protsesside sisu, omavahelised seosed ja struktuur, ning loodi esmane keskne hoidla protsesside ühtseks ja läbipaistvaks haldamiseks. Läbiviidud sisehindamise tulemusel tõusis protsesside küpsusaste tasemelt 1 (algeline) tasemele 2 (juhitud), mis loob selge aluse protsesside edasiseks standardiseerimiseks, mõõdetavuse suurendamiseks ja järjepidevaks parendamiseks. Protsessijuhtimise arendustegevused jätkuvad 2026. aastal, keskendudes protsesside täiendavale kirjeldamisele, vastutuste selgemale määratlemisele ning protsesside sidumisele juhtimis-, planeerimis- ja mõõdikuraamistikuga, et saavutada kõrgem küpsusaste.

### **Strateegia 2025–2029**

2025. aastal oli lisaks strateegia elluviimisele fookus selle teadlikul kohandamisel vastavalt muutunud ootustele ning juhtimisvajadustele. Strateegiline raamistik on üles ehitatud põhimõttel, et strateegia on ajas kohandatav: põhisuunad on paigas, kuid strateegia vaadatakse igal aastal üle ning vajaduse korral täpsustatakse eesmärke, mõõdikuid ja fookusi.

Seoses omaniku ootuste uuendamisega 2025. aasta mais täiendati strateegiat uute eesmärkidega, sh tehisintellekti kasutuselevõtuga ning teenuste kvaliteedi süsteemse arendamisega. Samal ajal jätkati

keskendumist ettevõtte latusale toimimisele ja mõõdikupõhise juhtimismudeli juurutamisele.

Aasta jooksul tehti olulisi samme strateegilise juhtimise selguse ja rakendatavuse suurendamiseks. 2025. aastal uuendati tulemusmõdikute süsteemi: loodi tulemusvaldkondade katus-KPI-d, lihtsustati mõdikute struktuuri ning täiendati seda alammõdikutega. Kujundati terviklik mõdikute arhitektuur ning määratleti mõdikute omanikud ja haldajad ning loodi mõdikute pass. 2026. aastal jätkatakse mõdikute süsteemi ja PowerBI-põhise juhtimislaua kontseptsiooni arendamisega, et muuta strateegiliste eesmärkide täitmine ja tulemusmõdikud juhtimistasandil senisest läbipaistvamaks ja operatiivsemalt jälgitavaks.

Strateegia elluviimine on seotud iga-aastase tegevuskavaga, mida ajakohastatakse kvartaalselt ning mis nüüdsest on seotud riskihindamise ja investeringute kavaga. Selline integreeritud planeerimisloogika loob aluse strateegia järjepidevaks elluviimiseks ja õigeaegseks juhtimisotsuste tegemiseks ka järgnevatel aastatel.

## 6. KESTLIKKUS LENNULIIKLUSTEENINDUSES

Lennuliiklusteenindus on lahutamatu osa ühiskonnast ning ettevõtte jaoks on oluline panustada sihipäraselt ja läbimõeldult kestlikkusse. Uuel strateegiaperioodil (2025–2029) oleme seadnud kestlikkuse üheks oma strateegiliseks tulemusvaldkonnaks.

Kestlikkuse strateegilised eesmärgid uuel perioodil:



### Keskkond

- *Vähendame oma kliimamõju.*
- *Oleme teadlikud kliimamuutustest ja arvestame nendega riskijuhtimisel.*



### Töötajad ja ühiskondlik panus

- *Tõstame töötajate pühendumust ja rahulolu.*
- *Tõstame juhtimiskvaliteeti.*
- *Hoiame tööheaolu taset.*
- *Arvestame oma tegevustes sotsiaalse mõjuga.*
- *Tagame tuleviku järelkasvu.*

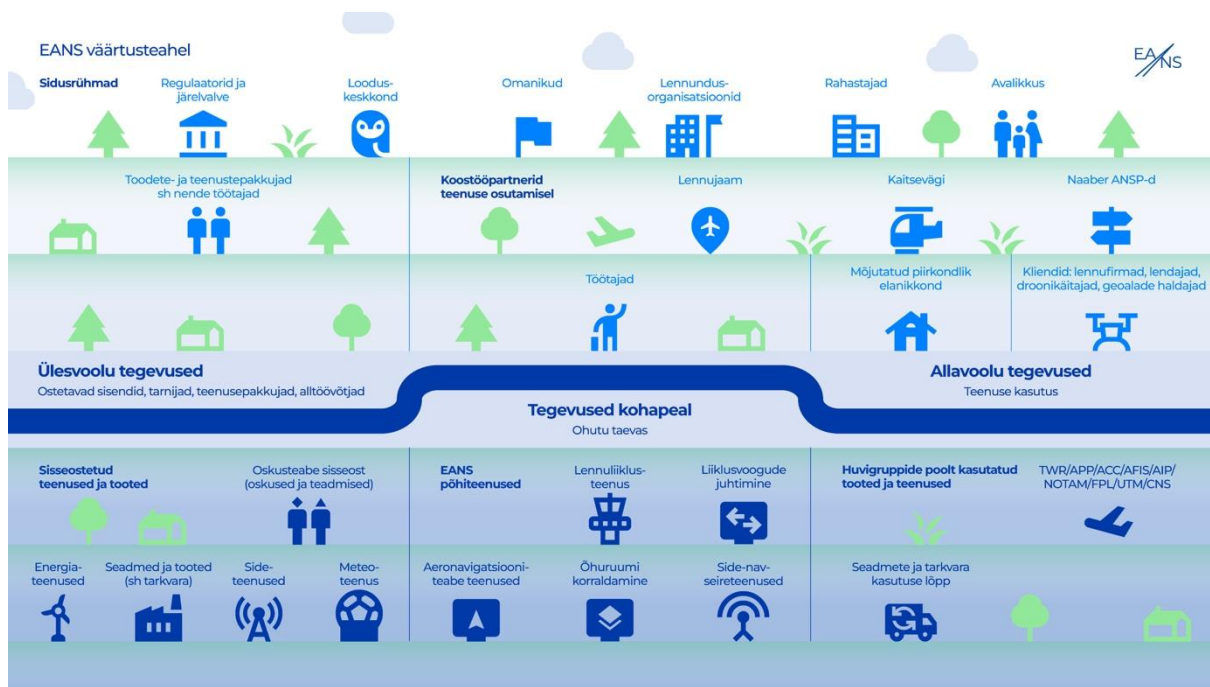


### Vastutustundlik juhtimine

- *Oleme eeskujuks heade juhtimistavadega.*
- *Arendame ettevõtte kultuuri.*

Lennuliiklusteeninduse kestlikkuse valdkonnas on oluline teadlikult juhtida kestlikkusega seotud teemasid, et vähendada ettevõtte tegevusest tulenevat negatiivset mõju ning hoida ja võimalusel suurendada positiivset mõju. 2025. aastal keskendusime töötajate teadlikkuse tõstmisele ning viisime läbi „Kestlikkuse aasta“. Aasta jooksul pakkusime mitmekesiseid sündmusi ja töötubasid, eesmärgiga kujundada terviklikumat ja laiemat arusaama kestlikkuse valdkonnast. Aasta tegevused olid jaotatud teemade kaupa vastavalt ESG-raamistikule (*Environmental, Social, Governance*).

2025. aastal viisime läbi kahese olulisuse hindamise, tuginedes ESRS standardis (European Sustainability Standards) välja toodud teemadele ning arvestades EFRAGi juhiseid hindamise läbiviimiseks. Hindamise eesmärk oli välja selgitada, millist mõju avaldab Lennuliiklusteenindus oma tegevusega erinevatele kestlikkuse teemadele (mõjuolulisus) ning millised välised võimalused ja riskid võivad ettevõtet mõjutada (finantsolulisus). Protsessi alguses kaardistasime ettevõtte väärtusahela (Joonis 1), arvestades meie tegevusvaldkonna eripära.



Joonis 1. Lennuliiklusteeninduse väärtusahel

Hindamisprotsessi käigus kaasasime olulised sidusrühmad nii otseselt kui kaudselt. Otseselt osalesid protsessis ESG töörühm ning osakondade juhid, kes panustasid mitmesse hindamise töötuppa. Väliste osapoolte puhul kasutasime nii otsest kui kaudset kaasamist. Muuhulgas korraldasime küsitluse valitud koostööpartneritele, uurides, millistele kestlikkuse teemadele peaks Lennuliiklusteenindus nende hinnangul enim keskenduma. Küsitlusele vastas 60% koostööpartneritest, mis näitab nende tugevat huvi käsitletavate teemade vastu. Samuti suhtlesime omaniku ja klientidega, et kaardistada nende ootusi ja hinnanguid.

Saadud tagasiside põhjal täpsustasime ja täiendasime esialgseid hinnanguid. Lõpptulemus valideeriti koostöös osakondade juhtidega, hinnates, kuidas teemad on praegu juhitud ning millistes valdkondades võib olla vaja täiendavaid pingutusi. Hindamise eesmärk oli tagada, et tulemused kajastaksid usaldusväärselt nii ettevõtte tegevusspetsiifikat kui kõiki oluliseks hinnatud kestlikkuse teemasid. Olulisel kohal oli kogu protsessi ja selle tulemuste põhjalik dokumenteerimine.

Selle tulemusel joonistusid välja Lennuliiklusteeninduse olulised kestlikkusteemad.

ESG mõjud, riskid ja võimalused			
<p><b>Keskkonna fookused</b></p> <p><b>Kliimamuutuste leevendamine</b></p> <p><b>Positiivne mõju:</b> + Õhuruumi piirangud aitavad tagada tarbijate ja lõppkasutajate ohutust</p> <p><b>Negatiivne mõju:</b> – Õhuruumi piirangud julgeoleku tagamiseks</p> <p><b>Õhusaaste</b></p> <p><b>Positiivne mõju:</b> + EANS aitab vältida ummikuid ja ooteringe, mis vähendab kütusekulu ja õhusaastet + Pideva laskumise- ja õhukütuse protseduurid (CDO/CCO) vähendavad heitmeid ja müra</p> <p><b>Negatiivne mõju:</b> - Ooteringid enne maandumist põhjustavad lisasaastet</p> <p><b>Riskid:</b> Oluliseks hinnatud riske ja võimalusi ei ole</p>	<p><b>Sotsiaalsed fookused</b></p> <p><b>Töötajaskonna töötingimused</b></p> <p><b>Positiivne mõju:</b> + Konkurentsivõimeline tasustamine ja stabiilne tööandja + Süsteemne arendamine (koolitus ja kvalifikatsioonitugi) + Tööheaolusse panustamine (töökeskkond, tööohutus ja töötervishoid) + Paindlik töökorraldus, sh vahetustega töö</p> <p><b>Negatiivne mõju:</b> - Vaimse ja füüsilise tervise stress (kõrge vaimne koormus, vastutusrikas ja ööpäevaringne töö, tööümbekorraldamine võttes kasutusele uusi vahendeid, töökoormus)</p> <p><b>Riskid:</b> - Puudub piisav hulk vajalike pädevustega töötajaid töajouturul</p> <p><b>Töötajad väärtusahelas</b></p> <p><b>Negatiivne mõju:</b> - Kolmandates riikides toodetud elektroonika hankimine</p>	<p><b>Mõjutatud kogukonnad</b></p> <p><b>Positiivne mõju:</b> + Lennunduse ohtus ja teenus ühiskonnale (lennuohutus ja turvalisus) + Ligipääsetavus infole (nt AIS-teenused, EANS koduleht) + Pääste- ja kaitseotstarbeliste lendude võimaldamine</p> <p><b>Negatiivne mõju:</b> - Teenusekatkestuste mõju reisijatele (nt streigid, IT-probleemid, sh küberturbe ja andmete haldus, tööjõupuudus).</p> <p><b>Tarbijad ja lõppkasutajad</b></p> <p><b>Positiivne mõju:</b> + Lennunduse ohtus ja teenus ühiskonnale (lennuohutus ja turvalisus) + Arengu- ja töövõimalused (järelkasvu panustamine)</p> <p><b>Võimalus:</b> + Kogukonna projektid: haridus- ja kogukonnaprojektid ning teadus- ja arendusprojektid</p>	<p><b>Valitsemise fookused</b></p> <p><b>Äriline käitumine</b></p> <p><b>Positiivne mõju:</b> + Riskijuhtimine + Vastavus regulatsioonidele ja nõuetele + Rahvusvahelise ja siseriikliku koostöö arendamine (sh huvirühmade kaasamine) + Eetika ja korrupsioonienetus (sh rikkumisest teatajate kaitse tagamine)</p> <p><b>Riskid:</b> - Küberturvalisus ja andmehalduse haavatavus (sh väliste andmehaldajate olemasolu) - Muutuv seadusandlus - Geopoliitiline olukord</p>

Läbi ettevõtte strateegia ja tegevuskavade on suurem osa olulisuse hindamisel esile tõusnud teemadest juba süsteemselt juhitud, eriti sotsiaalsete ja valitsemisega seotud fookusvaldkondades. Hindamisprotsess tõi aga selgemalt esile keskkonna mõõtme, kus tuvastasime näiteks ooteringidega seotud potentsiaalse negatiivse mõju, mida ei olnud varasemalt piisavalt käsitletud. Tulenevalt meie tegevusvaldkonna eripärasest oli lävendi ületanud riske ja võimalusi suhteliselt vähe. Kuigi enamik tuvastatud teemasid kattub juba meie strateegiliste eesmärkide ja igapäevase tööga, on oluline neid valdkondi ka edaspidi järjepidevalt fookuses hoida.

### Kasvuhoonegaaside heitmed

2025. aastal mõõtsime oma kliimamõjusid mõjujalades 1-3. Kui mõjujalasid 1-2 olime mõõtnud varasemalt (alates 2024), siis mõjujala 3 andmeid hakkasime koguma 2025. aastal. Esimene samm andmestiku kogumiseks on tehtud ning edaspidi saab aasta-aastalt andmeid üha täpsemini koguda ning vajadusel lisada kategooriaid.

KHG-heitmed vastavalt mõjujaladele:

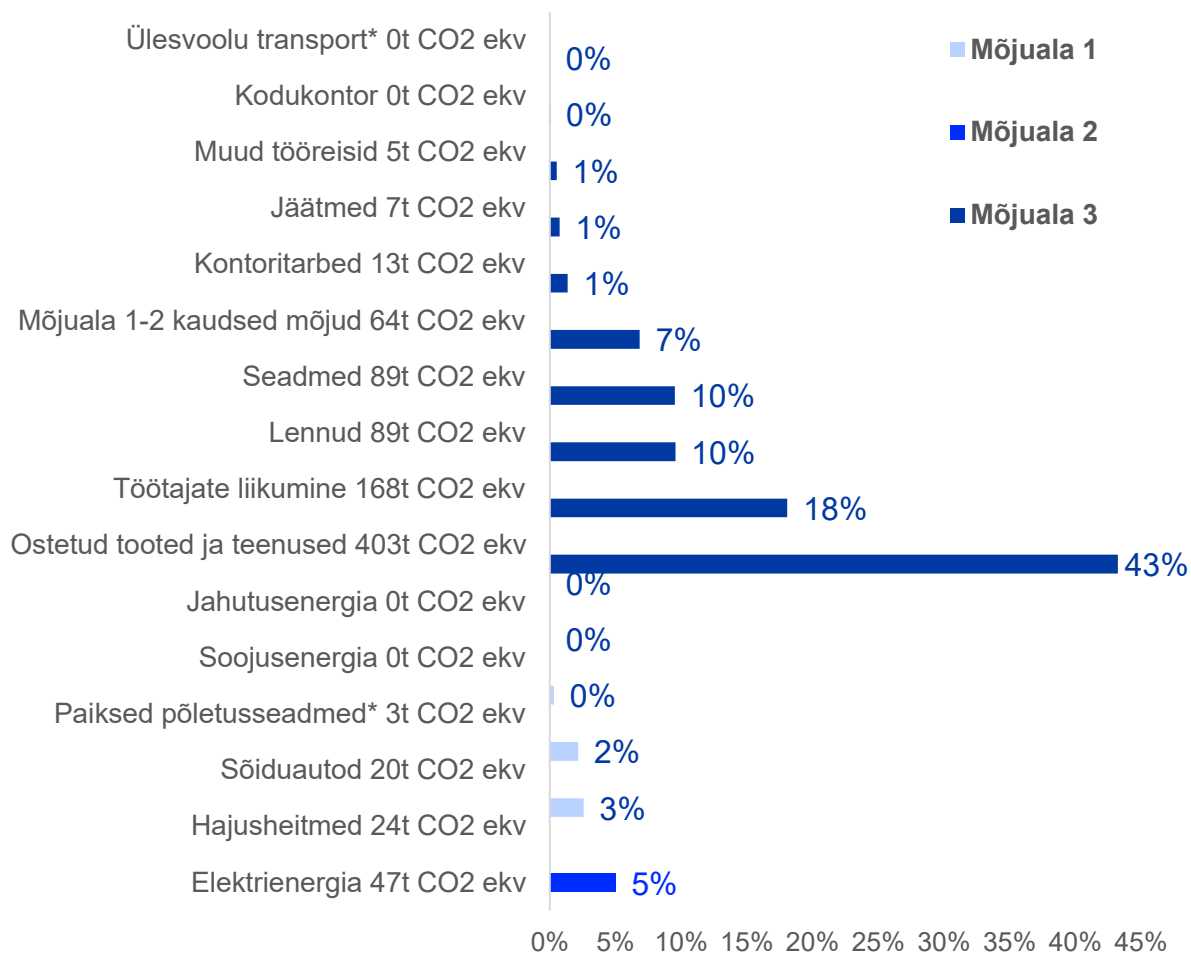
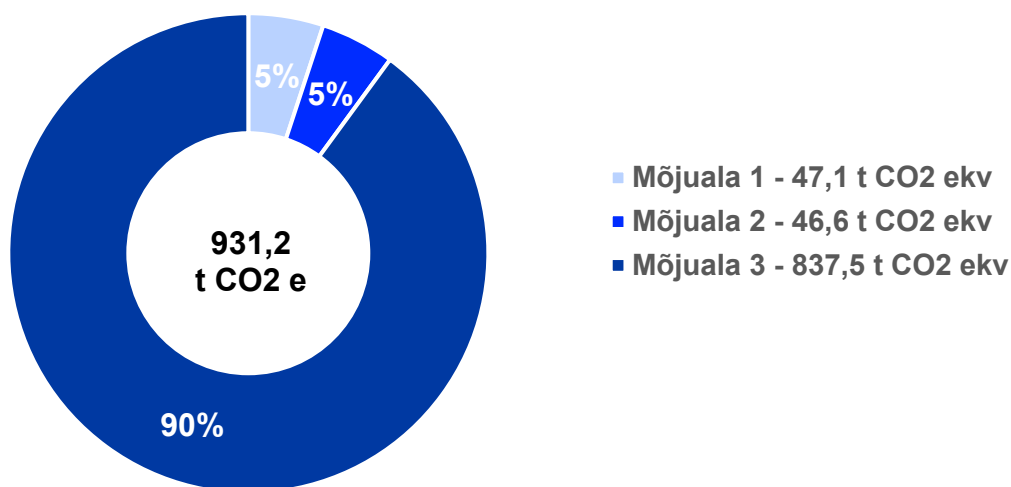
- Mõjujala 1 – Lennuliiklusteeninduse otsesed heiteallikad, näiteks ettevõtte omandis sõidua autod, varu-generaatorid ja hajusheitmete lekked.
- Mõjujala 2 – Lennuliiklusteeninduse kaudsed heiteallikad, tuleneb ostetud elektrienergiast.
- Mõjujala 3 – Lennuliiklusteeninduse muud kaudsed heiteallikad, näiteks töötajate lähetused, tööle- koju sõit, ostetud tooted ja teenused.

Lennuliiklusteeninduse enda otsene ja kaudne KHG heide (mõjujalad 1-2) oli 2025. aastal 93,68 t CO<sub>2</sub> ekv, mis on 13,38 t ekv võrra suurem kui 2024. aastal. Suurim heiteallikas mõjujalades 1-2 oli elektrienergia, mis moodustas 5% kogu antud mõjujala heitmest. Lennuliiklusteeninduse elektrienergia pärines 2025. aastal 96% ulatuses taastuvatest energiaallikatest, hõlmates nii ettevõtte enda hooneid kui rendipindasid. Taastuvatest allikatest pärit elektrienergia osakaal jäi 2024. aastaga võrreldes samasse suurusjärku. Arvutustes on arvesse võetud nii sisseostetud elekter kui ettevõtte päikesepaneelide toodetud energia.

Ettevõtte päikesepaneelid tootsid 2025. aastal kokku 99,58 MWh elektrienergiat, mis moodustas umbes 6,85% lennujuhtimiskeskuse hoone aastases kogutarbimisest. Tootlikkus oli kõrgeim perioodil aprill–august, mil toodeti suurim osa kogu aasta taastuvenergiast. Lennuliiklusteeninduse sisseostetav elekter on täielikult pärit taastuvatest energiaallikatest, kuid 100%-st puuduolev osa tuleneb erinevate seadmete rendipindadest. Kogu elektritarbimise maht oli 2025. aastal võrreldes 2024. aastaga samas suurusjärgus. Ettevõtte kasvuhoonegaaside heitmed olid kokku 931,15 t CO<sub>2</sub> ekv.

Suurimaks heiteallikaks kujunesid ostetud tooted ja teenused. Hoolimata mahtude suurenemisest on oluline märkida, et heitkoguste kasv ei tulenenud tegevuse laienemisest, vaid mõjujala 3 andmete lisandumisest.

## Lennuliiklusteeninduse kliimamõju



## Horisontaalne ja vertikaalne lennuefektiivsus

Keskkonnahoidlikku toimimist toetab olulisel määral tõhus lennujuhtimine. Mõjuala 3 kasvuhoonegaaside arvestusse ei ole lisatud lennujuhtimisteenuse otsesest keskkonnamõju, kuna selle valdkonna jaoks on Euroopa tasandil kehtestatud eraldi mõõdikud, meetodikad ja sihttasemed. Lennujuhtimise protseduurid ning õhuruumi disain mõjutavad otseselt õhusõidukite kütusekulu ning seeläbi ka horisontaalse ja vertikaalse lennuefektiivsuse näitajaid.

2025. aastal oli Tallinnas pideva laskumise protseduuride (continuous descent operations, CDO) kasutusmäär 65%, mis on 5% vähem kui 2024. aastal. CDO protseduuride rakendamine aitab vähendada õhusõidukite kütusekulu ja heitkoguseid, mistõttu jälgime seda näitajat järjepidevalt. Horisontaallennu efektiivsuse osas jälgitakse Euroopa Komisjoni seatud mõõdikut KEA (key performance environment indicator based on actual trajectory), mille arvutused põhinevad tegelikult lennatud trajektooriga viimase 12 kuu jooksul. Eesti õhuruumi läbinud lendude osas oli KEA 5,75%, mis on madalam võrreldes EU seatud eesmärgist (6,54%) ja loodame, et langustrend ka jätkub (mida madalam protsent, seda parem). Horisontaallennu efektiivsusele avaldab endiselt tugevat negatiivset mõju geopoliitiline olukord. 2025. aastal võtsime ettevõtte siseselt fookusesse kogu horisontaallennu efektiivsuse mõõdikud ning lõime ettevõttesisese protsessi andmete paremaks analüüsiks ja jälgimiseks. Analüüs ja seire jätkuvad selles osas ka 2026. aastal.

## 6.1. Meie töötajad ja ühiskondlik panus

### Meeskond

Lennuliiklusteeninduse meeskonna suurus on olnud viimastel aastatel stabiilne. 31.12.2025 seisuga oli ettevõttes 200 ametikohta. Personali voolavuse näitajad on väikeses langustrendis, töajõu koguvoolavus oli 3% ja vabatahtlik voolavus 2%.

Ettevõtte eesmärk on pakkuda oma töötajatele jätkuvalt tähendusrikast tööd, kvaliteetset juhtimist ning tervislikku ja arengut toetavat töökeskkonda.

2025. aastal oli olulisel kohal aasta varem välja töötatud uuendatud väärtuste (“julgen hoolida”, “minust sõltub”, “koos kaugemale”, “alati ohutult”) juurutamine – fookuses oli väärtuste nähtavaks tegemine ja selgitamine. Väärtused leidsid oma koha nii sise- kui välisveebis, ettevõtte interjööris ning meenetel. Viisime läbi väärtuste töötoad, milles osalesid kõik Lennuliikluse töötajad. Töötubades sai iga töötaja ettevõtte väärtused lahti mõtestada iseenda ja kolleegi töörollist lähtuvalt. Väärtuste taga olevatest käitumiskokkulepetest ühte moodi aru saamine on oluline samm ühtse organisatsioonikultuuri alustalana.



2025. aastal 210 töötajat

10,6

Aastat keskmine staaž



125 meest



85 naist



Töole asus 25 uut kolleegi



Lahkus 6 töötajat

### Rahulolu ja pühendumus

Töötajate kaasamiseks ning pideva tagasiside saamiseks proovisime 2025. aastal uut rahulolu mõõtmise tööriista MotiCheck. See võimaldas juhtidel ja organisatsioonil hoida igapäevaselt pilk peal töötajate rahulolul. Keskmine osalemisaktiivsus oli 55% ning keskmine rahulolu 77%. Kõrge kommenteerimisaktiivsus näitab, et töötajad hoolivad ning on valmis jagama tagasisidet, et panustada ettevõtte ja selle kultuuri arengusse.

Töötajate pühendumuse üks põhinäidik on tööandja soovitusindeks, mida 2025. aastal mõõtsime kahel korral. Tulemus oli võrreldes varasemate aastaga oluliselt paranenud ja püsis aasta jooksul samal tasemel. Soovitajate arv on jätkuvas kasvutrendis.

Nimetatud uuringud olid hea indikatsioon, milliste valdkondade ja murekohtadega nii ettevõtteülelset kui struktuuriüksustes tegeleda ning andsid vahetut tagasisidet töötajate rahulolu edendamise kohta.

### Tööheaolu

Ettevõtte kontor ja töökeskkond laiemalt on endiselt kõrgel tasemel ning püütakse teha kõik selleks, et hoida oma töötajaid tervetena ja soodustada aktiivset tegutsemist tervise heaks. Töötajad saavad kasutada nii Stebby heaoluteenuseid, ettevõtte jõusaali kui osaleda üheskoos spordiüritustel. 2025. aastal keskenduti vaimse heaolu hoidmisele, jätkates koostööd Melivaga. Eelkõige operatiivtegevustega seotud töötajatele mõeldes hangiti massaažitool, et töötajatel oleks võimalik puhkehetkedel lõõgastuda.

Läbisime Tööinspektsiooni kontrollvisiidi, mille käigus puudusi ei tuvastatud. Kontroll võimaldas üle vaadata peamised töökeskkonnas esile kerkivad riskid ning hinnata kehtivate meetmete vastavust nõuetele. Märkimisväärseid ohte töökeskkonnas ei ole, kuid siiski koostati ajakohastatud tegevuskavad, et maandada võimalikke riske. Hea meel on tõdeda, et juba mitmendat aastat ei juhtunud ettevõttes tööõnnetusi.

Ettevõtte kuulub tervist toetavate ettevõtete võrgustikku ning meile on omistatud peresõbraliku tööandja ja vaimset tervist toetava ettevõtte kuldmärgis.

## Koolitus- ja arendustegevus

Ettevõtteülene koolituskulude kasv võrreldes 2024. aastaga oli 6%, moodustades 2,4% kogu tööjõukuludest (2024. aastal 2,6% tööjõukuludest). Koolituskuludest kaks kolmandikku olid operatiivselt teenust pakkuvate osakondade koolitus- ja arenduskulud, ülejäänud moodustasid ettevõtteülesed ning tugiosakondade koolitus- ja arendustegevused.

Ettevõtteülene koolitustundide arv kasvas 45% (2024. aastal 10 522 tundi, 2025. aastal 15 505 tundi). Kasvas ka keskmine koolitustundide arv inimese kohta – 77 tundi per/in (2024. aastal 53 tundi per/in). 73% koolitus- ja arendustegevustest ostame teenusena sisse (väliskoolitused majas sees, majast väljas, koolituslähetusel). Samal ajal on kasvanud ka sisekoolituste arv. Võrreldes eelmise aastaga kasvas sisekoolituste maht 4,5 korda. E-õppe maht püsis varasema aastaga võrreldes samaväärsena - 6%.

2025. aastal oli ettevõtteülese arengu fookuses kestlikkus. Toimus 9 erinevat tüüpi koolitus- ja arendustegevust. Töötajate teadlikkuse määr kestlikkuse ja jätkusuutlikkuse teemal tõusis 53,9% pealt 79,7% peale. Arendustegevuste kõrval pandi rõhku kommunikatsioonile ja teema nähtavusele – ilmus 11 sisuartiklit siseveebis, 21 Teamsi postitust ja 5 sotsiaalmeediakajastust. Jätkuvalt hoiti fookuses elukestva õppe ja vaimse tervise olulisust, arendustegevused kulmineerusid täiskasvanud õppija nädalal.

Valmisid inimeste juhtimise põhimõtted, mis on märgiline samm juhtimiskvaliteedi tõstmise, sh mõõtmise ja ühtse juhtimiskultuuri poole.

## Ühiskondlik panus ja koostöö

Ettevõttel on head suhted riiklike institutsioonide ja valdkonda reguleerivate asutustega nii Eestis kui ka Euroopa Liidus. Nendega koostöös tagatakse, et lennundus on jätkusuutlik, ökonoomne ja jätkuvalt ohutu. Koostööd tehakse ka lennundusvaldkonna tippeksperitudel, et luua uuenduslik, keskkonda arvestav ja tuleviku tingimustele vastav jagatud õhuruum.

2025. aastal tehti ettevõttes üleskutse panustada tiimiüritusena ühiskonda, tehes vabatahtlikku tööd ning aidates neid, kes seda vajavad. Meeskonnad käisid näiteks Tipu looduskoolis abis aia- ja ehitustöödel, Hoiuraamatukogus raamatuid sorteerimas, Pääsküla raba taastamistalgutel ning heategevusorganisatsioonide abipakke komplekteerimas.

### Lennuliiklusteenindus teeb koostööd järgmiste organisatsioonidega:

- *Rahvusvaheline Tsiviillennunduse Organisatsioon (International Civil Aviation Organization, ICAO)*
- *Tsiviillennuliiklusteeninduste Organisatsioon (Civil Air Navigation Services Organization, CANSO)*
- *Põhja-Euroopa lennuliiklustegevuste koostöögrupp (Borealis Alliance)*
- *Põhja-Euroopa funktsionaalse õhuruumi osa töögrupp (European Functional Airspace Block, NEFAB)*
- *Euroopa Lennunavigatsiooni Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol)*
- *Ühtse Euroopa taeva arendustegevuse programm (Single European Sky Air Traffic Management Research)*
- *Eesti Lennundusklaster*

- *Eesti Maksumaksjate Liit*
- *Eesti Kaubandus-Tööstuskoda*
- *Eesti Personalijuhtimise Ühing (PARE)*
- *Rohetiiger*

Oluline on tagada pidev järelkasv. 2025. aastal osales Lennuliiklusteeninduse praktikaprogrammis 11 praktikanti, kellest kolm jätkasid tööd organisatsioonis – kaks lennundusteabe- ja üks arendusosakonnas. Praktikantide võtmine aitab luua ettevõttele stabiilse järelkasvu ning panustab lennundussektori tulevikku laiemalt.

## 6.2. Vastutustundlik juhtimine

### Hea ühingujuhtimise tava aruanne

Lennuliiklusteeninduse ainuomanik on Eesti Vabariik ja ettevõtte kuulub kliimaministeeriumi haldusalasse. Omanikku esindab taristuminister.

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 lähtutakse riigi kui omaniku ootustest, ettevõtte visioonist, strateegiast ja väärtustest ning jätkusuutliku ja vastutustundliku tegevuse põhimõtetest.

Omanik ootab ettevõttelt, et see oleks lisaks efektiivsele majandustegevusele ka heade juhtimistavade, sotsiaalse vastutuse ja tugeva ärikultuuri poolest Eesti äriühingutele eeskujuks.

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

Lennuliiklusteeninduse strateegilised eesmärgid seatakse viieaastaste strateegiaperioodide kaupa ja nende elluviimist hinnatakse igal aastal võtmemõõdikute abil. Juhtide roll on kaasata töötajad heade juhtimistavade kaudu strateegiliste eesmärkide elluviimisse. Majandustulemustest antakse regulaarselt aru kord kvartalis ilmuvate finantsaruannete kaudu, mis avaldatakse ettevõtte kodulehel.

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

### 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 inglise keeles.

Olenemata sellest, et HÜTi punkti 5 nõudeid täies ulatuses ei rakendata, saadab ettevõtte vajalikud

aruanded aktsionäridele otse ja avaldab veebilehel teavet, mis pakub või võib huvi pakkuda avalikkusele. Samuti rakendab Lennuliiklusteenindus HÜTi alapunktis 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 alapunktis 6.2.3 on sätestatud, et audiitorite rotatsiooni korraldamisel võtab emitent aluseks Finantsinspeksiooni 24. septembri 2003. aasta juhendi „Riikliku finantsjärelevalve teatud subjektide audiitorite rotatsioon”. Nimetatud soovituslikku juhendit siiski ei järgita ning audiitor nimetatakse kolmeks kalendriaastaks konkursi tulemuste alusel. Konkursi korraldamisel lähtutakse riigihangete seaduses sätestatust ja Lennuliiklusteeninduse poolt kehtestatud hankekorrast.

### **Ärietika ja infoturve**

Lennuliiklusteeninduse toimimise alus on usaldusväärsus ja eetiline äritegevus. Kokkulepitud käitumisstandardid kolleegide, klientide, partnerite ja avalikkusega on esitatud Lennuliiklusteeninduse eetikakoodeksis.

Lähtutakse võrdse kohtlemise põhimõttest ning hoidutakse diskrimineerimisest, hirmutamist ja igasugusest ahistamisest. Töötajatele on loodud võimalus teatada konfidentsiaalselt võimalikust rikkumisest või ebaeetilisest käitumisest. Töölase tegevusega teatavaks saanud rikkumisest saab teavitada aadressil [eeatika@eans.ee](mailto:eeatika@eans.ee).

Valikuid tehes jälgitakse, et need ei kahjusta ettevõtte tegevust ja mainet. Hoidutakse huvide konflikti tekkimisest. 2025. aastal uuendasime eetikakoodeksit ning kõik töötajad pidid e-õppe keskkonnas läbi kaks koolitust: isikuandmete kaitse ning korruptsiooni ja huvide konflikti vältimine avalikus sektoris.

Lennuliiklusteeninduse infoturbe juhtimissüsteem on ISO/IEC 27001 standardi nõuetele vastav ja sertifitseeritud. See kinnitab, et infoturvet juhitakse süsteemselt ja rahvusvaheliselt tunnustatud parimate praktikate järgi.

2025. aastal täideti seatud eesmärk – põhiteenust mõjutavaid infoturbeintsidente ei olnud.

## 7. RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANNE

### 7.1. Finantsseisundi aruanne

(eurodes)

<b>VARAD</b>	<b>Lisa</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Raha ja raha ekvivalendid	2; 4	14 560 383	13 162 335
Lühiajalised finantsinvesteeringud	3; 4	15 000 000	0
Nõuded ostjate vastu	4; 5	9 707 687	5 435 451
Muud nõuded ja ettemaksud	6	336 298	340 224
<b>Käibevara kokku</b>		<b>39 604 368</b>	<b>18 938 010</b>
Materiaalne põhivara	7	16 557 541	13 824 881
Immateriaalne põhivara	7	14 077 780	10 567 871
<b>Põhivara kokku</b>		<b>30 635 321</b>	<b>24 392 752</b>
<b>VARAD KOKKU</b>		<b>70 239 689</b>	<b>43 330 762</b>

#### **KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL**

Lühiajalised laenukohustused	4; 8	706 123	8 455 943
Võlad töövõtjatele	9	117 825	110 591
Lühiajalised eraldised	9	1 572 150	1 324 620
Muud lühiajalised kohustused	4;10	6 881 212	1 620 562
Lühiajaline sihtfinantseering	17	1 051 544	0
<b>Lühiajalised kohustused kokku</b>		<b>10 328 854</b>	<b>11 511 716</b>
Pikaajalised laenukohustused	4; 8	10 536 673	11 242 796
Pikaajaline sihtfinantseering	17	4 455 510	3 632 356
<b>Pikaajalised kohustused kokku</b>		<b>14 992 183</b>	<b>14 875 152</b>
<b>KOHUSTUSED KOKKU</b>		<b>25 321 037</b>	<b>26 386 868</b>

#### **OMAKAPITAL**

11

Aktiikapital	10 112 940	10 112 940
Kohustuslik reservkapital	319 622	0
Ülekurss	438 507	438 507
Eelmiste perioodide jaotamata kasum	1 533 825	0
Koondkahjum/kasum	32 513 758	6 392 447
<b>OMAKAPITAL KOKKU</b>	<b>44 918 652</b>	<b>16 943 894</b>
<b>KOHUSTUSED JA OMAKAPITAL KOKKU</b>	<b>70 239 689</b>	<b>43 330 762</b>

Lehekülgedel 52-86 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

## 7.2. Koondkasumiaruanne

(eurodes)

	Lisa	2025	2024
Müügitulu	12	62 095 536	30 981 344
Muu äritulu		267 765	264 348
<b>Äritulud kokku</b>		<b>62 363 301</b>	<b>31 245 692</b>
Kaubad, toore, materjal ja teenused	14	-3 598 883	-3 452 054
Nõuete allahindlus	5	-1 027 432	-445 651
Muud tegevuskulud	15	-1 634 955	-1 498 898
Tööjõukulud	13	-17 168 149	-15 250 273
Põhivara kulum ja väärtuse langus	7; 19	-4 931 133	-3 478 371
<b>Ärikulud kokku</b>		<b>-28 360 552</b>	<b>-24 125 247</b>
<b>Ärikahjum/kasum</b>		<b>34 002 749</b>	<b>7 120 445</b>
Finantstulud		298 032	96 484
Finantskulud	8	-506 792	-824 482
<b>Kahjum/kasum majandustegevusest</b>		<b>33 793 989</b>	<b>6 392 447</b>
Dividendide tulumaks	16	-1 280 231	0
<b>Puhaskahjum/kasum</b>		<b>32 513 758</b>	<b>6 392 447</b>
<b>Koondkahjum/kasum</b>		<b>32 513 758</b>	<b>6 392 447</b>

Lehekülgedel 52-86 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

## 7.3. Rahavoogude aruanne

(eurodes)

Rahavoog äritegevusest	Lisa	2025	2024
Aruandeaasta kasum/kahjum		32 513 758	6 392 447
<b>Korrigeerimised</b>			
Finantstulud/kulud		208 760	727 998
Nõuete allahindlus	5	1 012 024	425 797
Põhivarade kulum ja väärtuse langus	7; 19	4 931 133	3 478 371
Põhivara sihtfinantseerimise amortisatsioon	17	-64 266	0
Sihtfinantseering kulude katmiseks	17	0	-56 664
Dividendide tulumaks	16	1 280 231	0
<b>Kokku korrigeerimised</b>		<b>7 367 882</b>	<b>4 575 502</b>
Äritegevusega seotud nõuete ja ettemaksete muutus	5; 6	-5 280 333	-2 758 436
Äritegevusega seotud kohustuste ja ettemaksete muutus	9; 10	446 227	697 539
Laekumised sihtfinantseerimisest tegevuskulude katmiseks	17	4 314	-53 586
<b>Kokku rahavood äritegevusest</b>		<b>35 051 848</b>	<b>8 853 466</b>
<b>Rahavood investeerimistegevusest</b>			
Tasutud materiaalse ja immateriaalse põhivara eest	7	-6 101 072	-2 357 389
Laekumine põhivara müügist		0	1 556
Laekunud intressid		298 032	96 484
Lühiajalised finantsinvesteeringud	3	-15 000 000	0
Saadud põhivara sihtfinantseeringud	17	1 934 650	3 600 000
<b>Kokku rahavood investeerimistegevusest</b>		<b>-18 868 390</b>	<b>1 340 651</b>
<b>Rahavood finantseerimisest</b>			
Dividendide väljamaksed	16	-4 539 000	0
Dividendide tulumaks	16	-1 280 231	0
Saadud laenud	8	0	3 000 000
Saadud laenude tagasimaksed	8	-8 455 943	-684 905
Makstud intressid	8	-510 236	-830 244
<b>Kokku rahavood finantseerimisest</b>		<b>-14 785 410</b>	<b>1 484 851</b>
<b>Kokku rahavood</b>		<b>1 398 048</b>	<b>11 678 968</b>
<b>Raha perioodi alguses</b>	<b>2</b>	<b>13 162 335</b>	<b>1 483 367</b>
<b>Raha perioodi lõpus</b>	<b>2</b>	<b>14 560 383</b>	<b>13 162 335</b>
<i>Perioodi netoraha muutus. +/-</i>		<i>1 398 048</i>	<i>11 678 968</i>

Lehekülgedel 52-86 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

## 7.4. Omakapitali muutuste aruanne

(eurodes)

	Aksia-kapi- tal	Kohustus- lik reserv- kapital	Ülekurss	Jaotamata kasum	Kokku
<b>Saldo 31.12.2023</b>	<b>10 112 940</b>	<b>0</b>	<b>438 507</b>	<b>0</b>	<b>10 551 447</b>
Koondkahjum/kasum 2024	0	0	0	<b>6 392 447</b>	<b>6 392 447</b>
<b>Saldo 31.12.2024</b>	<b>10 112 940</b>	<b>0</b>	<b>438 507</b>	<b>6 392 447</b>	<b>16 943 894</b>
Reservkapitali moodustamine		319 622	0	-319 622	<b>0</b>
Väljamakstud dividendid	0	0	0	-4 539 000	<b>-4 539 000</b>
Koondkahjum/kasum 2025	0	0	0	<b>32 513 758</b>	<b>32 513 758</b>
<b>Saldo 31.12.2025</b>	<b>10 112 940</b>	<b>319 622</b>	<b>438 507</b>	<b>34 047 583</b>	<b>44 918 652</b>

Täpsem teave aktsiakapitali ja muude omakapitali kirjete kohta on esitatud lisas 11.

Lehekülgedel 52-86 olevad lisad on raamatupidamise aastaaruande lahutamatud osad.

## 8. RAAMATUPIDAMISE AASTAARUANDE LISAD

### LISA 1. AASTAARUANDE KOOSTAMISEL KASUTATUD ARVESTUSPÕHIMÕTTED JA HINDAMISALUSED

#### Üldteave

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaselts (edaspidi „ettevõtte“) 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 2025. Ettevõtte raamatupidamise aastaaruande on juhatus kinnitanud 27. märtsil 2026.

Äriseadustiku alusel on juhatuse koostatud majandusaasta aruande (mille üks osa on raamatupidamise aastaaruanne) kinnitamine aktsionäride üldkoosoleku pädevuses. Aktsionäriil 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) välja töötatud 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 2024 lõppenud majandusaasta raamatupidamise aruandes, välja arvatud allpool kirjeldatud juhtudel.

#### Uute või muudetud standardite ja tõlgenduste rakendamine

Uued standardid, mis jõustusid 1. jaanuaril 2025, ei avalda olulist mõju ettevõtte finantsaruannetele.

#### Seni veel jõustumata standardid, tõlgendused ja avaldatud standardite muudatused

Järgmised uued ja muudetud standardid kohalduvad pärast 1. jaanuari 2025 algavatele aruandeperioodidele ning lubatud on varasem rakendamine. Ettevõtte ei ole ühtki neist uutest ja muudetud standarditest enne tähtaega kasutusele võtnud.

*IFRS 18 „Teabe esitamine ja avalikustamine finantsaruannetes“:* (Euroopa Liit ei ole muudatusi veel

heaks kiitnud. Kohaldatakse aruandeperioodidele, mis algavad 1. jaanuaril 2027 või hiljem. Lubatud on varasem rakendamine).

Standardiga IFRS 18 asendatakse standard *IAS 1 „Finantsaruannete esitamine“*.

Peamised muutused nõuetes:

#### *Struktureeritum kasumiaruanne*

Standardiga IFRS 18 kehtestatakse uute määratlustega vahesummad – „ärikasum“ ja „kasum (kahjum) enne finantseerimist ja tulumaksu“ ning nõue, et kõik tulud ja kulud tuleb jaotada kolme uue eraldiseisva kategooria vahel, lähtudes ettevõtte peamistest tegevustest: äritegevus, investeerimine ja finantseerimine.

IFRS 18 kohaselt ei ole ettevõtetal enam lubatud avalikustada tegevuskulusid ainult lisades. Ettevõtte peab esitama tegevuskulud viisil, mis annab kõige kasulikuma struktureeritud kokkuvõtte tema kuludest, tehes seda

- *olemuse;*
- *funktsiooni või;*
- *kombineeritud esitusviisi kaudu.*

Kui tegevuskulud esitatakse funktsiooni alusel, siis rakenduvad uued avalikustamishõuded.

#### *Juhtkonna määratletud tulemuslikkuse näitajad, mida tuleb avalikustada ja auditeerida*

IFRS 18 kohaselt tuleb raamatupidamise aruandes avalikustada ka mõned näitajad, mida nn hea raamatupidamistava ette ei näe. Standardiga kehtestatakse juhtkonna määratletud tulemuslikkuse mõõdikute kitsas määratlus, mille kohaselt

- *need on tulude ja kulude vahesumma;*
- *neid kasutatakse avalikus kommunikatsioonis väljaspool finantsaruandeid;*
- *need peegeldavad juhtkonna hinnangut finantstulemustele.*

Iga esitatud juhtkonna määratletud tulemuslikkuse mõõdiku kohta peab ettevõtte ühes raamatupidamise aruande lisas selgitama, miks selle mõõdikuga esitatav teave on kasulik ja kuidas see on arvutatud, ning võrdlema seda IFRS standardite kohaselt arvestatud näitajaga.

#### *Andmete suurem eristamine*

Uue standardiga antakse täpsemaid juhiseid teabe rühmitamise kohta raamatupidamise aruandes. See hõlmab juhiseid selle kohta, kas teave tuleb avalikustada põhjaruannetes või esitada detailsemalt lisades.

Ettevõtetal ei soovitata kasutada rida „Muud“, ning kui nad seda teevad, tuleb neil esitada täiendavat teavet.

#### *Muud põhjaruannetele kohaldatavad muudatused*

Standardiga IFRS 18 määratakse äritegevuse rahavoogude kaudmeetodil esitamisel lähtepunktiks ärikasum ning kaotatakse võimalus liigitada intressi- ja dividendirahavood rahavoogude aruandes äritegevuseks (see erineb teatud liiki põhitegevusega ettevõtete puhul). Lisaks kehtestatakse uus nõue

esitada firmaväärtus bilansis eraldi kirjena.

### *Üleminek*

Raamatupidamise aastaaruandes, mis on koostatud perioodi kohta, mil uut standardit esmakordselt rakendatakse, peab ettevõtte esitama sellele perioodile vahetult eelnenud võrdlusperioodi kasumiaruande iga kirje võrdluse, avalikustades

- *IFRS 18 nõuete kohaselt esitatud korrigeeritud summad;*
- *IAS 1 kohaselt eelnevalt esitatud summad.*

Ettevõtte kavatseb uut standardit rakendada alates 1. jaanuarist 2027. Ettevõtte alles hindab IFRS 18 rakendamisest tulenevat võimalikku mõju oma raamatupidamise aruandele.

Muud jõustumata standardid, tõlgendused ja avaldatud standardite muudatused

Järgnevad uued standardid, tõlgendused ja muudatused ei kohaldu 31. detsembril 2025 lõppenud aruandeperioodile. Ettevõtte ei ole ühtki neist uutest ja muudetud standarditest ennetähtaegselt kasutusele võtnud ja tema hinnangul ei avalda need jõustudes ettevõtte raamatupidamise aruandele olulist mõju.

- *„Finantsinstrumentide liigitamise ja mõõtmise muudatused“ (IFRS 9 ja IFRS 7 muudatused)*
- *„Loodusressurssidest sõltuva elektrienergiaga seotud lepingud“ (IFRS 9 ja IFRS 7 muudatused)*
- *„IFRS raamatupidamisstandardite iga-aastased edasiarendused – 11. köide“*

### **Välisvaluuta arvestus**

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

### **Lühi- ja pikaajalised varad ja kohustused**

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

### **Finantsvara**

#### *Klassifitseerimine*

Ettevõtte klassifitseerib finantsvarad korrigeeritud soetusmaksumuse 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 kasumiaruandes. Õiglasel väärtuses muutustega kajastavate finantsvarade tehingutasud kajastatakse kuluna kasumiaruandes.

### *Võlainstrumentid*

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

Ettevõtte kõik võlainstrumentid on klassifitseeritud korrigeeritud soetusmaksumuse mõõtmiskategooriasse.

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

Ettevõtte kõik finantsvarad on liigitatud järgmistesse kategooriatesse:

- nõuded ostjate vastu;
- lühiajalised finantsinvesteeringud;
- raha ja raha ekvivalendid.

### *Omakapitaliinstrumentid*

Ettevõttel ei ole investeeringuid omakapitaliinstrumentidesse.

### *Väärtuse langus*

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

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

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

Kuigi raha ja raha ekvivalendid kuuluvad samuti IFRS 9 oodatava krediidikahjumi mudeli alla, siis tuvastatud väärtuse langus oli 1. jaanuari 2024. aasta ja 31. detsembri 2025. aasta 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 äritegevuse rahavood kajastatud kaudse meetodi abil ning investeerimis- ja finantseerimistegevuse rahavood otsese meetodi abil.

## Materiaalne põhivara

### *Kajastamine ja mõõtmine*

Põhivaraks loetakse ettevõtte enda majandustegevuses kasutatavaid varasid kasuliku elueaga üle ühe aasta. Materiaalset põhivara kajastatakse soetusmaksumuses, millest on maha arvatud akumulieeritud amortisatsioon ja väärtuse langusest tulenevad allahindlused. Soetusmaksumus hõlmab kulutusi, mis on otseselt seostatavad vara soetamisega. Omatarbeks 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 erinev kasulik eluiga, võetakse need komponendid raamatupidamises arvele eraldi varaobjektidena, määrates neile eraldi amortisatsiooninormid komponentide kasuliku eluea järgi.

### *Edaspidised väljaminekud*

Mõne materiaalse põhivaraobjekti osasid tuleb teatud ajavahemike järel vahetada või renoveerida. Sellised väljaminekud kajastatakse materiaalse põhivara bilansilises maksumuses juhul, kui on tõenäoline, et ettevõtte saab varaobjekti osaga seotud tulevast kasu ja varaobjekti osa soetusmaksumust usaldusväärselt hinnata. Asendatud osade kajastamine finantsseisundi aruandes lõpetatakse. Eelmises lõigus esitatud arvele võtmise 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* 2–13%
- *masinad ja seadmed* 2–50%
- *muu inventar* 10–20%

Amortisatsiooni arvestamist alustatakse hetkest, mil vara on kasutatav juhtkonna plaanitud eesmärgi kohaselt, ning lõpetatakse juhul, kui vara lõppväärtus ületab bilansilist jääkmaksumust või vara eemaldatakse lõplikult kasutusest või klassifitseeritakse ümber müügiootel põhivaraks.

Materiaalsele põhivarale määratud kasulik eluiga, 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 selle soetusmaksumuses, mis koosneb ostuhinnast ja otseselt soetamisega seotud kulutustest. Immateriaalset põhivara kajastatakse soetusmaksumuses, millest on maha arvatud akumulunud 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 on sellele viitavaid asjaolusid, analoogselt materiaalse põhivara väärtuse languse hindamisega.

#### *Amortisatsioon*

Amortisatsiooni arvestatakse lineaarselt iga immateriaalse varaobjekti kohta selle kasuliku eluea järgi määruga 6–50% 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 rühma, mille pidevast kasutamisest on võimalik rahavoogusid eristada ning mis on olulises osas sõltumatud teistest varadest või varade rühmadest 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 tavapäraselt 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 ettevõtte 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 pigem tõenäoline, et vahendite väljavool on vajalik kohustuse rahuldamiseks) ja mille maksumust on võimalik usaldusväärset 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 isikule. 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 usaldusväärusega 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, välja arvatud 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:

- *püsimeksed, 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.*

Rendimeksed 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 kontorisustuse esemeid. Renditähataja määramisel kaalub juhtkond kõiki fakte ja asjaolusid, mis loovad majandusliku ajendi pikendamisevõimaluse rakendamiseks või rakendamata jätmiseks. Pikendamisevõimalused (või perioodid pärast lõpetamisevõimalusi) on renditähatajale lisatud juhul, kui on väga tõenäoline, et renti jätkatakse (või ei lõpetata). Ettevõtte juhtkond hindab sündmusi ja asjaolude muutusi, mis on juhtkonna kontrolli all ja mõjutavad optioonide kasutamise tõenäosust.

Lepingute järgi 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;*
- *rendivaraade mõõtmisega seotud esmaste otsuste kulude välistamine standardi esmasel kohaldamisel.*

Ettevõtte rendib transpordivahendeid ja tasub rendimekseid andmeside eest. IFRS 16 rakendamisel analüüsis ettevõtte rentimisega seotud rendikohustusi, mis standardi IAS 17 („Rendid“) järgi olid varem klassifitseeritud kui kasutusrent. 31. detsembril 2025 kehtivad rendilepingud on alla 12–kuulise katkestamise võimalusega või on renditavad varad väheolulise maksumusega, mistõttu 2025. 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 osutamist 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.

#### **Maksustamine**

Vastavalt Eesti tulumaksuseadusele ei maksustata Eestis registreeritud ettevõtete jaotamata kasumit. Tulumaksuga maksustatakse kasumi jaotamist, sealhulgas dividendide maksmist.

2024. aastal oli kehtiv tulumaksumäär 20% (20/80 makstavatest netodividendidest) ning kehtis erikord, mis nägi ette madalama tulumaksumäära 14% (14/86 dividendide netosummast) rakendamise regulaarsetele kasumijaotistele. Alates 1. jaanuarist 2025 on dividendide tulumaksumäär 22% (22/78 makstavatest netodividendidest). Regulaarsetele kasumijaotistele varem kehtinud soodusmäär 14% (14/86) on kaotatud ning kõigile dividendidele rakendub ühtne maksustamine.

Füüsilistele isikutele makstavatelt dividendidelt, millele oli varem rakendatud 14% maksumäära, tuleb endiselt kinni pidada täiendav 7% tulumaksu. Dividendide maksmisega seotud tulumaks kajastatakse tulumaksukuluna dividendide väljakuulutamise perioodil. Dividendide maksmisega seotud maksimaalse võimaliku tulumaksukohustuse suurus on avalikustatud lisas 16.

#### **Sihtfinantseerimine**

Varade sihtfinantseerimist kajastatakse brutomeetodil. Sihtfinantseerimise abil soetatud vara võetakse finantsseisundi aruandes arvele selle 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 on olemas piisav kindlus, et ettevõtte vastab sihtfinantseerimisega seotud tingimustele ja sihtfinantseerimine leiab aset.

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 kajastatakse olulisi varade ja kohustuste hindamist mõjutavaid asjaolusid, mis ilmnesid aruandeperioodi lõpu, 31. detsembri 2025 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 31. detsembri 2025 seisuga mõju varadele ja kohustustele, kuid mis mõjutavad oluliselt järgnevate perioodide tulemusi, on raamatupidamise aastaaruandes avalikustatud.

## LISA 2. RAHA JA RAHA EKVIVALENDID

(eurodes)

	<b>Lisa</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Raha arvelduskontodel		1 040 769	14 129
Üleöödeposiit		13 519 614	13 148 206
<b>Kokku</b>	<b>4; 8</b>	<b>14 560 383</b>	<b>13 162 335</b>

Ettevõtte hoiustas aruandeaasta jooksul vabu rahalisi vahendeid üleöödeposiidina intressimääraga 0,3%–2,0% keskmiselt jäägilt eurohoiusest.

## LISA 3. LÜHIAJALISED FINANTSINVESTEERINGUD

(eurodes)

Krediidasutus	Hoiusumma	Intressimäär	Periood	Tähtaja lõpp
<b>Seisuga 31.12.2025</b>				
Swedbank AS	5 000 000	2,00%	4 kuud	29.4.2026
Swedbank AS	5 000 000	2,00%	6 kuud	14.5.2026
Swedbank AS	5 000 000	2,00%	5 kuud	19.5.2026
<b>Kokku</b>	<b>15 000 000</b>			

Seisuga 31. detsember 2024 aasta puudusid lühiajalised finantsinvesteeringud.

## LISA 4. FINANTSINSTRUMENDID

(eurodes)

<b>Finantsvarad</b>	<b>Lisa</b>	<b>31.12.2025</b>	<b>31.12.2024</b>
Raha ja raha ekvivalendid	2	14 560 383	13 162 335
Lühiajalised finantsinvesteeringud	3	15 000 000	0
Nõuded ostjate vastu	5	9 707 687	5 435 451
<b>Finantsvarad kokku</b>		<b>39 268 070</b>	<b>18 597 786</b>

### **Finantskohustused**

Võlakohustused	8	11 242 796	19 698 739
Muud lühiajalised kohustused	10	6 286 560	1 107 246
<b>Finantskohustused kokku</b>		<b>17 529 356</b>	<b>20 805 985</b>

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 2025. aasta ja 31. detsembri 2024. aasta seisuga oluliselt nende õiglasest väärtusest, kuna need tasutakse 12 kuu jooksul alates bilansi kuupäevast. Samuti ei erine pikaajaliste võlakohustuste õiglasel väärtused oluliselt nende bilansilisest väärtusest, kuna nende intressimäärad vastavad turul kehtivatele intressimääradele.

Ettevõttel puuduvad õiglasel väärtuses mõõdetavad varad ja kohustused.

## LISA 5. NÕUDED OSTJATE VASTU

(eurodes)

	Lisa	31.12.2025	31.12.2024
Ostjatelt laekumata arved		11 436 817	6 152 557
<i>s.h. seotud osapooltelt laekumata arved</i>		99 598	48 264
Ebatõenäoliselt laekuvad arved		-1 729 130	-717 106
<b>Nõuded ostjate vastu</b>	<b>4</b>	<b>9 707 687</b>	<b>5 435 451</b>

Aruandeaastal kanti ebatõenäoliselt laekuvaks nõudeid 1 027 432 euro (2024. aastal 445 651 euro) ulatuses. Lootusetuks tunnistati ja kanti finantsseisundi aruandest välja nõudeid 15 408 euro (2024. aastal 19 855 euro) ulatuses (lisainfo krediidiriski kohta vt lisast 20). Eelnevatel perioodidel lootusetuks kantud nõudeid laekus 298 euro (2024. aastal 100 euro) ulatuses.

## LISA 6. MUUD NÕUDED JA ETTEMAKSED

(eurodes)

	31.12.2025	31.12.2024
Maksude ettemaksed	10 339	98 369
Muud ettemaksed ja nõuded	325 959	241 855
<b>Kokku</b>	<b>336 298</b>	<b>340 224</b>

## LISA 7. PÕHIVARA

Materiaalne põhivara (eurodes)

	Maa,hooned, ehitised ja nende tehnosüsteemid	Masinad ja seadmed	Muu materiaalne põhivara	Lõpetamata investeeringud	Kokku
<b>Jääkmaksumus 31.12.2023</b>	<b>7 440 984</b>	<b>5 002 151</b>	<b>245 917</b>	<b>1 952 399</b>	<b>14 641 451</b>
Soetamine				438 934	438 934
Müük	0	-1 556	0	0	-1 556
Ümberklassifitseerimine	319 829	1 684 699	131 188	-2 135 716	0
Ümberklassifitseerimine immateriaalseks põhivaraks	0	314 088	0	0	314 088
Ümberklassifitseerimine immateriaalse põhivara lõpetamata investeeringust	0	0	0	-70 039	-70 039
Arvestatud kulum	-298 042	-1 129 673	-70 282	0	-1 497 997
<b>Jääkmaksumus 31.12.2024</b>	<b>7 462 771</b>	<b>5 869 709</b>	<b>306 823</b>	<b>185 578</b>	<b>13 824 881</b>
Soetamine				5 012 498	5 012 498
Müük	0		0	0	0
Ümberklassifitseerimine	798 760	4 311 391	14 040	-5 124 191	0
Ümberklassifitseerimine immateriaalse põhivara lõpetamata investeeringust	0	8 164	0	0	8 164
Ümberklassifitseerimine kuluks	0	0	0		0
Arvestatud kulum	-320 609	-1 243 350	-76 032	0	-1 639 991
Vara väärtuse langus	-139 898	-481 908	-26 205		-648 011
<b>Jääkmaksumus 31.12.2025</b>	<b>7 801 024</b>	<b>8 464 006</b>	<b>218 626</b>	<b>73 885</b>	<b>16 557 541</b>
<b>Seisuga 31.12.2023</b>					
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
<b>Seisuga 31.12.2024</b>					
Soetusmaksumus	11 956 640	17 348 440	658 196	185 578	30 148 854
Akumuleeritud kulum	-4 493 869	-11 478 731	-351 373	0	-16 323 973
<b>Seisuga 31.12.2025</b>					
Soetusmaksumus	13 255 400	19 538 660	672 236	73 885	33 540 181
Akumuleeritud kulum sh vara väärtuse langus	-5 454 376	-11 074 654	-453 610	0	-16 982 640

*Immateriaalne põhivara (eurodes)*

	<b>Tarkvara</b>	<b>Lõpetamata investeringud</b>	<b>Kokku</b>
<b>Jääkmaksumus 31.12.2023</b>	<b>5 145 366</b>	<b>7 061 214</b>	<b>12 206 580</b>
Soetamine	0	701 922	<b>701 922</b>
Ümberklassifitseerimine	4 487 840	-4 487 840	<b>0</b>
Ümberklassifitseerimine materiaalsest põhivarast			
Ümberklassifitseerimine materiaalseks põhivaraks	0	-314 088	<b>-314 088</b>
Müük	0	-46 169	<b>-46 169</b>
Arvestatud kulum	-1 980 374	0	<b>-1 980 374</b>
<b>Jääkmaksumus 31.12.2024</b>	<b>7 652 832</b>	<b>2 915 039</b>	<b>10 567 871</b>
Soetamine	0	6 161 204	<b>6 161 204</b>
Ümberklassifitseerimine	3 407 799	-3 407 799	<b>0</b>
Ümberklassifitseerimine materiaalseks põhivaraks	0	-8 164	<b>-8 164</b>
Arvestatud kulum	-2 250 435	0	<b>-2 250 435</b>
Vara väärtuse langus	-392 696	0	<b>-392 696</b>
<b>Jääkmaksumus 31.12.2025</b>	<b>8 417 500</b>	<b>5 660 280</b>	<b>14 077 780</b>
<b>Seisuga 31.12.2023</b>			
Soetusmaksumus	30 056 789	7 061 214	<b>37 118 003</b>
Akumuleeritud kulum	-24 911 423	0	<b>-24 911 423</b>
<b>Seisuga 31.12.2024</b>			
Soetusmaksumus	33 308 186	2 915 039	<b>36 223 225</b>
Akumuleeritud kulum	-25 655 354	0	<b>-25 655 354</b>
<b>Seisuga 31.12.2025</b>			
Soetusmaksumus	36 356 935	5 660 280	<b>42 017 215</b>
Akumuleeritud kulum sh vara väärtuse langus	-27 939 435	0	<b>-27 939 435</b>

2025. aastal viidi läbi vara kaetava väärtuse test (vt lisa 19). Aruandeaasta lõpus lõpetamata põhivara investeringutena kajastatud summadest olulisema osa moodustavad uus lennujuhtimise süsteem TopSky ATC One (4 346 248 eurot), mis võetakse kasutusele eeldatavalt 2030. aastal, ja aeronavigatsiooniteabe veebiteenuse lahendus (1 056 102 eurot), mis võetakse eeldatavalt kasutusele 2026. aastal.

## LISA 8. VÕLAKOHUSTUSED

(eurodes)

Võlausaldaja	Võla- kohustuse jääk kokku	pikaajaline osa	lühiajaline osa	Intressi- määr	Võlgne- vuse lõp- liku kustu- tamise tähtaeg
<b>Seisuga 31.12.2024</b>					
Swedbank AS	1 938 282	1 242 796	695 486	1,50%	4.9.2027
Swedbank AS	10 000 000	10 000 000	0	4,10%	21.4.2028
Solidaarsusfond	1 760 457	0	1 760 457	0,00%	1.12.2025
Nordic Investment Bank	6 000 000	0	6 000 000	3,68%	31.12.2025
<b>Kokku</b>	<b>19 698 739</b>	<b>11 242 796</b>	<b>8 455 943</b>		
<b>Seisuga 31.12.2025</b>					
Swedbank AS	1 242 796	536 673	706 123	1,50%	4.9.2027
Swedbank AS	10 000 000	10 000 000	0	3,24%	21.4.2028
<b>Kokku</b>	<b>11 242 796</b>	<b>10 536 673</b>	<b>706 123</b>		

Ettevõttel on kaks laenu. Laenulepingud on tagatiseta. Swedbanki esimese laenu intress on baasmäär seitsme aasta euro intressi-swap'ist ja marginaalist, s.o 1,50%. Teise laenu intress on kuue kuu euribor ja marginaal, s.o 3,24%. Laenu kajastamisel on lähtunud juhtkonna hinnangust, et nominaalne ja efektiivne intressimäär ei erine oluliselt.

2025. aasta laenuintressist 506 792 eurot (2024. aastal 824 482 eurot) on kajastatud koondkasumiaruandes finantskuluna.

Netovõlg (eurodes)

	31.12.2025	31.12.2024
Raha ja raha ekvivalendid (lisa 2)	14 560 383	13 162 335
Lühiajalised võlakohustused	-706 123	-8 455 943
Pikaajalised võlakohustused	-10 536 673	-11 242 796
<b>Netovõlg</b>	<b>3 317 587</b>	<b>-6 536 404</b>
Raha ja raha ekvivalendid (lisa 2)	14 560 383	13 162 335
Fikseeritud intressimääraga võlakohustused	-11 242 796	-19 698 739
<b>Netovõlg</b>	<b>3 317 587</b>	<b>-6 536 404</b>

	Raha ja raha ekvivalendid	Võlakohustused tagasimaksega kuni 1 aasta	Võlakohustused tagasimaksega üle 1 aasta	Kokku
<b>Netovõlg 31.12.2023</b>	<b>1 483 367</b>	<b>-684 905</b>	<b>-16 698 739</b>	<b>-15 900 277</b>
Muutused	11 678 968	0	0	11 678 968
Tagastatud (+)/ saadud (-) laenud	0	684 905	-3 000 000	-2 315 095
Laenu klassifitseerimine pikaajalisest lühiajaliseks	0	-8 455 943	8 455 943	0
<b>Netovõlg 31.12.2024</b>	<b>13 162 335</b>	<b>-8 455 943</b>	<b>-11 242 796</b>	<b>-6 536 404</b>
Muutused	1 398 048	0	0	1 398 048
Tagastatud (+)/ saadud (-) laenud	0	8 455 943		8 455 943
Laenu klassifitseerimine pikaajalisest lühiajaliseks	0	-706 123	706 123	0
<b>Netovõlg 31.12.2025</b>	<b>14 560 383</b>	<b>-706 123</b>	<b>-10 536 673</b>	<b>3 317 587</b>

## LISA 9. VÕLAD TÖÖVÕTJATELE

(eurodes)

Kohustuse liik		Algjääk	Muutus	Lõppjääk
Väljamaksmata puhkusekohustus ja lahku- mishüvitised	2025	110 591	7 234	117 825
	2024	126 917	-16 326	110 591
Väljamaksmata tulemustasu eraldise lü- hiajaline osa	2025	1 324 620	247 530	1 572 150
	2024	836 250	488 370	1 324 620
<b>Kokku 31.12.2025</b>		<b>1 435 211</b>	<b>254 764</b>	<b>1 689 975</b>
<b>Kokku 31.12.2024</b>		<b>963 167</b>	<b>472 044</b>	<b>1 435 211</b>

Puhkusekohustusena on näidatud välja teenitud, kuid kasutamata puhkusepäevade eest makstav puhkusetasu koos selle pealt tasutavate tööandjapoolsete maksudega.

Puhkusekohustuse väljamaksed tehakse töötajate puhkusele minekul.

Moodustatud tulemustasu eraldis kajastatakse lühiajalisena.

## LISA 10. MUUD LÜHIAJALISED KOHUSTUSED

(eurodes)

	Lisa	31.12.2025	31.12.2024
Tarnijatele tasumata arved	4	6 274 487	1 091 333
Maksuvõlad		594 652	513 316
<i>Sotsiaalmaks</i>		336 766	305 830
<i>Üksikisiku tulumaks</i>		196 748	167 133
<i>Töötuskindlustusmakse</i>		22 408	20 194
<i>Kogumispension</i>		29 474	15 485
<i>Erijuhtude tulumaks</i>		9 256	4 674
Viitintress	4	11 348	14 792
Muud lühiajalised kohustused	4	725	1 121
<b>Kokku</b>		<b>6 881 212</b>	<b>1 620 562</b>

## LISA 11. OMAKAPITAL

### Aktsiakapital

Aktsiate arv oli 31.12.2025 seisuga 1 011 294 (31.12.2024 – 1 011 294), aktsiate keskmiseks arvuks kujunes aruandeaastal 1 011 294 (2024 – 1 011 294). Kõik aktsiad kuuluvad Eesti Vabariigile. Aktsia nimiväärtuseks on 10 eurot ja see koosneb lihtaktsiatest.

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

### Kohustuslik reservkapital

Reservkapitali suurendati 2025 aastal ja seisuga 31.12.2025 oli reservkapital 319 622 eurot (31.12.2024 – 0 eurot). Reservkapitali põhikirjaga ja õigusaktidega nõutav suurus on 1/10 aktsiakapitalist. Kuni nimetatud suuruse saavutamiseni kantakse reservkapitali igal aastal 1/20 puhaskasumist.

### Ülekurss

Ülekurss oli 31.12.2025 seisuga 438 507 eurot (31.12.2024 – 438 507 eurot).

### Eelmiste perioodide jaotamata kasum

Aruandeaastal kuulutati ja maksti välja dividende 2024. aasta puhaskasumist summas 4 539 000 eurot.

Eelmiste perioodide jaotamata kasum 31.12.2025 seisuga oli 1 533 825 eurot (31.12.2024– 0 eurot).

## LISA 12. MÜÜGITULU PÕHITEGEVUSEST

Müügitulu teenuse osutamisest kindlal ajahetkel (eurodes)

Teenuse liik	2025	2024
Navigatsiooniteenus (EMTAK 52239), sh	62 069 362	30 957 922
marsruudi navigatsiooniteenus	56 156 872	28 074 614
terminali navigatsiooniteenus	5 912 490	2 883 308
Konsultatsiooniteenus (EMTAK 52239)	26 174	23 422
<b>Kokku</b>	<b>62 095 536</b>	<b>30 981 344</b>

Navigatsiooniteenus klientide kaupa (eurodes)

Klient	Marsruudi navigatsiooniteenus		Klient	Terminali navigatsiooniteenus	
	2025	2024		2025	2024
Finnair	8 864 338	5 546 271	Air Baltic	1 742 566	739 417
Air China	7 164 640	4 117 876	Finnair	647 060	311 394
China Eastern	5 549 227	2 216 666	Ryanair	518 231	356 790
China Southern	4 398 531	527 069	SAS	454 823	197 926
Air Baltic	2 704 846	1 433 263	Lufthansa	421 835	223 470
Air China Cargo	1 848 161	754 220	LOT	363 213	160 881
Aeroflot	1 673 922	941 581	Turkish Airlines	185 698	111 885
China Cargo Airlines	1 460 657	633 869	Nyxair	160 984	75 047
Turkish Airlines THY	1 458 140	833 001	European Air Transport Leipzig	94 445	48 198
Hainan Airlines	1 351 185	613 992	ASL Airlines	93 726	47 469
Muud kliendid	19 683 225	10 456 806	Muud kliendid	1 229 909	610 831
<b>Kokku</b>	<b>56 156 872</b>	<b>28 074 614</b>	<b>Kokku</b>	<b>5 912 490</b>	<b>2 883 308</b>

## LISA 13. TÖÖJÕUKULUD

(eurodes)

	2025	2024
Tööjõukulud	-12 529 721	-11 165 157
Sotsiaalmaks ja töötuskindlustusmaks	-4 215 865	-3 756 023
Erisoodustused koos maksudega	-422 563	-329 093
<b>Kokku</b>	<b>-17 168 149</b>	<b>-15 250 273</b>

Töötajate keskmine arv aruandeaastal oli 195 (2024. aastal 179), millest töölepingu alusel töötavate isikute keskmine arv oli 192 (2024. aastal 176) ja juriidilise isiku juhtorgani liikmete keskmine arv oli 3 (2024. aastal samuti 3).

## LISA 14. KAUBAD, TOORE, MATERJAL JA TEENUSED

(eurodes)

	2025	2024
Seadmete hooldekulud	-1 775 993	-1 617 094
Seadmete eksploatatsioonikulud	-477 769	-446 893
Meteoteenused	-467 243	-461 596
Kaubad, materjalid, energia	-288 858	-296 519
Kindlustuskulud*	-246 488	-290 359
Teenused**	-221 386	-190 353
Kommunikatsioonikulud	-61 907	-66 479
Vahendid	-40 492	-43 065
Julgestuskulud	-18 747	-39 696
<b>KOKKU</b>	<b>-3 598 883</b>	<b>-3 452 054</b>

\* Kindlustuskuludest 91,58% (2024. aastal 92,73%) moodustab 650 miljoni euro (2024. aastal 650 miljoni euro) suuruse limiidiga vastutuskindlustuse lepingu eest makstud kindlustuspreemia.

\*\* Teenused sisaldavad auditi tasu 16 900 euro ja muud äritegevuse auditi kulu 18 365 euro ulatuses (2024. aastal oli auditi tasu 15 900 eurot ja muu äritegevuse auditi kulu 10 000 eurot).

## LISA 15. MITMESUGUSED TEGEVUSKULUD

(eurodes)

	2025	2024
Rendikulud	-455 565	-437 287
Lähetuskulud	-303 398	-225 721
Koolituskulud	-300 319	-302 794
Muud ärikulud	-265 263	-243 364
Hoonete, ruumide, rajatiste korrashoid	-222 293	-219 782
Töökeskkonna kulud	-65 616	-50 839
Transpordikulud	-22 501	-19 111
<b>KOKKU</b>	<b>-1 634 955</b>	<b>-1 498 898</b>

## LISA 16. TULUMAKS

(eurodes)

	2025	2024
Aruandeaastal makstud dividendid	-4 539 000	0
Tulumaksumäär	22/78	22/78
Dividendide tulumaksu kulu	-1 280 231	0

Ettevõtte kogu jaotamata kasum seisuga 31.12.2025 moodustas 34 047 583 eurot (31.12.2024 seisuga oli kasum 6 392 447 eurot).

Maksimaalne võimalik tulumaksukohustuse summa, mis võib kaasneda kogu jaotamata kasumi väljamaksmisel dividendidena, on 7 490 468 eurot, seega oleks netodividendidena võimalik välja maksta 26 557 115 eurot.

Maksimaalse võimaliku tulumaksukohustuse arvestamisel on lähtutud eeldusest, et jaotatavate netodividendide ja 2026. aasta koondkasumiaruandes kajastatava dividendide tulumaksu kulu summa ei või ületada jaotuskõlblikku kasumit seisuga 31.12.2025.

Juhatuse poolt tehtud kasumi jaotamise ettepanek on kanda kogu 2025. aasta kasum eelmiste perioodide jaotamata kasumisse ning maksta eelnevate perioodide jaotamata kasumist dividende 21 761 000 eurot, millega kaasneb tulumaksukohustus summas 6 137 718 eurot. Otsuse kasumi jaotamise kohta teeb aktsionäride üldkoosolek, mistõttu seda ei ole kajastatud majandusaasta aruandes kohustusena.

## LISA 17. SIHTFINANTSEERIMINE

(eurodes)

	2025	2024
<b>Sihtfinantseerimise kohustus perioodi alguses</b>	<b>3 632 356</b>	<b>142 606</b>
Laekunud ettemaksena	1 938 964	3 600 000
Ettemaksu ümberklassifitseerimine varaks	-4 469 233	0
Tagastatud tegevuskulude sihtfinantseering	0	-53 586
Kajastatud tegevuskulude sihtfinantseerimise tuluna	0	-56 664
Kajastatud põhivara sihtfinantseerimise tuluna	-64 266	0
Põhivara sihtfinantseerimine soetusmaksumuses	4 469 233	0
<b>Sihtfinantseerimise kohustus perioodi lõpus</b>	<b>5 507 054</b>	<b>3 632 356</b>
s.h. lühiajaline osa	1 051 544	0
s.h. kuni 6 k	859 490	0
6–12 k	192 054	0
s.h. pikaajaline osa	4 455 510	3 632 356
1–2 a	818 757	3 632 356
2–5 a	1 125 771	0
üle 5 a	2 510 982	0

Põhivara sihtfinantseeringut laekus Taaste- ja vastupidavusrahastust 1 500 000 eurot (2024. aastal 3 600 000 eurot) ja CINEA rahastust 434 650 eurot. Tegevuskulude rahastus laekus Concerto projektilt summas 4 314 eurot. Perioodi laekumised on kajastatud real „Laekunud ettemaksena.“

Taaste- ja vastupidavusrahastust saadud sihtfinantseeringust võeti arvele põhivara soetusmaksumuses 4 469 233 eurot ja tuluna on kajastatud 64 266 eurot. Sihtfinantseering amortiseeritakse tuluks põhivara hinnangulise kasuliku eluea jooksul. Kulud loetakse abikõlblikuks, kui tegevused on tehtud hiljemalt 31.03.2026. Kasutamata jäänud toetus tagastatakse hiljemalt 30.04.2026.

## LISA 18. 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	2025	81 504	12 343	632 928	-124 903
	2024	24 053	13 620	408 952	-134 469

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 339 534 eurot ja lisatasuna 76 440 eurot (2024. aastal juhatuse liikme tasu ja palgana 307 674 eurot ja lisatasuna 64 250 eurot). Nõukogu ja auditikomitee liikmetele arvestati aasta jooksul nõukogu liikme tasudena ja nõukogu juurde moodustatud auditikomitees osalemise eest kokku 26 188 eurot (2024. aastal 25 750 eurot).

Juhatuse 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 19. OLULISED JUHTKONNA OTSUSED JA HINNANGUD

Rahvusvahelisi finantsaruandluse standardeid järgiva aastaaruande koostamine nõuab juhtkonna teatud otsuste tegemist ja hinnangute andmist, mis mõjutavad aruandes kajastatud varasid ja kohustusi. Kuigi juhtkond on hinnangud teinud parimate teadmiste kohaselt, ei pruugi need kokku langeda hilisema tegeliku tulemusega. Muudatusi juhtkonna hinnangutes kajastatakse muudatuse toimumise perioodi koondkasumiaruandes. Alljärgnevad hinnangud omavad käesoleva raamatupidamise aastaaruandes kajastatud finantsteabele suurimat mõju.

### **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. 31. detsembri 2025 seisuga oli jääkväärtusega null kasutuses olevate põhivarade soetusmaksumus kokku 28 655 898 eurot (31. detsember 2024 – 27 140 288 eurot). Nimetatud varad on soetatud aastaid tagasi ja nende varade tegeliku eluea hindamisel on lähtutud minevikus parimast teadmisest, arvestades tehnoloogia kiire arenguga ja sellest tuleneva vajadusega teenuse osutamiseks kasutatavate varade pidevat uuendamist. Kuid tegelikult on varade tegeliku kasutusea pikkus olnud mõjutatud lähiminevikus toimunud ja lennunduse valdkonda oluliselt mõjutanud sündmustest (ntks COVID-19 kriis, Ukraina sõjast tingitud sanktsioonid jms), mis on lähiminevikus piiranud ettevõtte võimekust uute investeeringute elluviimisel. Sellest tulenevalt on ettevõtte olnud sunnitud kasutama varasid planeeritust kauem. Näiteks eelpool loetletud põhjustest tingituna on ettevõtte olnud sunnitud kasutama kavandatud kauem lennujuhtimises kasutatavat tornisüsteemi tarkvara, mis moodustab olulise osa kasutuses olevatest null jääkväärtusega varadest. Nende asjaolude ilmnmisel olid varad juba peaaegu amortiseerinud ja ei peetud vajalikuks vara kasuliku eluea pikendamist. Täna arvele võetavate põhivarade osas hindab juhtkond jätkuvalt, et varadele määratud kasulikud eluead on olulises osas korrektsed ja peegeldavad tegelikku kasutusiga.

Kõikide varade kasuliku eluea muutmine ühe aasta võrra mõjutaks koondkasumit 226 511 euro võrra.

Juhtkonna hinnang varade kasuliku eluea muutuse kohta on kajastatud aastaaruandes edasiulatuvalt. Hinnangu muudatust aruandeperioodil ei olnud, puudus täiendav amortisatsioonikulu ja mõju perioodi koondkasumile.

### **Materiaalse ja immateriaalse põhivara kaetava väärtuse hindamine**

Juhtkond hindas võimalike põhivara ja lõpetamata investeeringute väärtuse langusele viitavate asjaolude esinemist. Aruandeperioodil tuvastati kahjumlikke viiteid Tartu ja Kuressaare teenuse osutamise raha genereeriva üksuse suhtes ning seega viidi läbi kaetava väärtuse test nimetatud RGÜ osas kasutusväärtuse alusel diskontomääraga 7,6%. Testi tulemuste põhjal teostati irdtorni varade allahindlus nende nullväärtuseni summas 1 040 707 eurot (vt lisa 7), mis on kajastatud koondkasumiaruandes real "Põhivara kulum ja väärtuse langus." Muude raha genereerivate üksuste osas väärtuse langust ei tuvastatud.

## LISA 20. FINANTSRISKIDE JUHTIMINE

Ettevõtte finantsriskide juhtimiseks on välja töötatud finantsriskide juhtimise kord, mis reguleerib järgmiste ettevõtte majandustegevusega seotud finantsriskide juhtimist: likviidsus-, krediidi-, valuuta- 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 olulisemad eesmärgid tähtsuse järjekorras järgmised:

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

Olemasolevate finantskohustuste lunastustähtajad järgnevate aastate kaupa on järgmised:

Seisuga 31.12.2025	kuni 6 kuud	6–12 kuud	1–2 aas- tat	2–5 aastat	üle 5 aasta	Diskon- teerimata rahavood kokku	Bilansiline väärtus
Võlakohus- tused (Lisa 4; 8)	523 845	524 745	868 568	10 109 800	0	12 026 958	11 242 796
Võlad tarni- jatele ja muud võlad (Lisa 4; 10)	6 286 560	0	0	0	0	6 286 560	6 286 560
<b>Kokku</b>	<b>6 810 405</b>	<b>524 745</b>	<b>868 568</b>	<b>10 109 800</b>	<b>0</b>	<b>18 313 518</b>	<b>17 529 356</b>

Seisuga 31.12.2024	kuni 6 kuud	6–12 kuud	1–2 aas- tat	2–5 aastat	üle 5 aasta	Diskon- teerimata rahavood kokku	Bilansiline väärtus
Võlakohus- tused (Lisa 4; 8)	4 558 574	4 559 714	1 135 986	11 094 975	0	21 349 249	19 698 739
Võlad tarni- jatele ja muud võlad (Lisa 4; 10)	1 107 246	0	0	0	0	1 107 246	1 107 246
<b>Kokku</b>	<b>5 665 820</b>	<b>4 559 714</b>	<b>1 135 986</b>	<b>11 094 975</b>	<b>0</b>	<b>22 456 495</b>	<b>20 805 985</b>

Likviidsusriski juhtimisel on ettevõtte võtnud konservatiivse hoiaku, säilitades piisavalt rahalisi vahendeid, et olla võimeline täitma oma finantskohustusi igal ajahetkel. Pidev rahavoogude planeerimine ja kontroll on ettevõtte igapäevase likviidsusriski juhtimise olulised osad. Olemasolev rahaline puhver ja sanktsioonide alt välja jäänud riikide liikluse mahu teenindamine võimaldavad ettevõttel täita oma finantskohustusi igal ajal.

Lisateave maksetähtaegade kohta on esitatud lisades 8–10.

### 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, aktsiaseltsi raha võib paigutada deposiidina Eesti Panga tegevuslitsentsi omavatesse krediidasutustesse, millel on vähemalt Baa3 (Moody's) reiting või selle ekvivalent.

Võttes arvesse, et ettevõtte müügitulu koosneb navigatsiooniteenuse osutamisest lennufirmadele, ja arvestades seda, et navigatsiooniteenus on oma olemuselt lennufirmadele nende äritegevuses eluliselt vajalik (ilma teenust kasutamata ei ole lennuoperatsioonid võimalikud), on krediidirisk üldjuhul oluline vaid lennuettevõtete pankrotistumise korral.

Ettevõtte krediidikahjumid on aruandeaastal ja võrdlusperioodil võrreldes varasemaga suurenenud.

Seisuga 31. detsember 2025 hinnati ebatõenäoliselt laekuvateks nõuded ostjate vastu summas 1 027 432 eurot (31.12.2024 – 445 651 eurot).

2025. aasta ebatõenäoliselt laekuvate nõuete kasvu põhjuseks on olulises osas Venemaa päritolu lennuettevõtete võlgnevuste kasv teenuste eest, mida osutatakse Eesti kontrollitava, kuid rahvusvaheliste vete kohale jääva lennuliikluse osas. Püsivate Venemaa päritolu võlgnike hulgas on ettevõtteid, kelle osas on rakendatud rahvusvahelisi sanktsioone, mis ei võimalda nimetatud ettevõtetel Euroopa-suunalisi makseid teostada, kuid ka ettevõtteid, kes kasutavad olukorda ära ja ei maksa neile osutatud marsruudinavigatsiooniteenuse eest.

Aktiivsete lendajate ebatõenäoliselt laekuvate võlgade eraldiste määramine Eurocontrol'i poolt põhineb võlgnevuste vanuselise jaotuse alusel maksejõuetuse protsentide arvutamisel, mis on otseselt tuletatud arveldussüsteemis registreeritud ajaloolistest krediitimüügi kahjudest. Selle kindlakstegemiseks võetakse välja viimase viie aasta krediitimüük ja laekumised ning määratakse keskmine maksejõuetuse protsent võlgnevuste vanuselise jaotuse järel pärast arvete maksetähtpäeva. Seejärel arvutatakse välja tõenäoline kahju igaks perioodiks pärast maksetähtaega ja rakendatakse seda protsenti iga vastava perioodi arve tasumata jäägile. Teostatud arvutuse tulemusel kehtivad ebatõenäoliselt laekuvate nõuete hindamisel järgmised määrad :

#### *Võlgnevuste vanuseline jaotus (protsentides)*

	<b>% provisjon</b>	
	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Tähtaeg ei ole saabunud	0,24%	0,39%
Üle tähtaja 1–30 päeva	10,53%	13,70%
Üle tähtaja 31–60 päeva	23,92%	30,02%
Üle tähtaja 61–90 päeva	34,99%	42,18%
Üle tähtaja 91–120 päeva	70,08%	73,68%
<b>Üle tähtaja &gt;120 päeva</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Aastaaruande koostamise hetkeks on laekunud 85% aasta lõpu seisuga üleval olnud nõuetest.

#### *Nõuded ostjate vastu maksetähtaegade kaupa (eurodes)*

	<b>31.12.2025</b>		<b>31.12.2024</b>	
Maksetähtaeg saabumata	9 435 342	82,6%	4 824 437	78,4%
Üle tähtaja 1–30 päeva	447 277	3,9%	294 327	4,8%
Üle tähtaja 31–60 päeva	153 540	1,3%	283 846	4,6%
Üle tähtaja 61–90 päeva	138 573	1,2%	208 174	3,4%
Üle tähtaja 91–120 päeva	127 656	1,1%	84 608	1,4%
Üle tähtaja 121 päeva	1 134 429	9,9%	457 165	7,4%
<b>Nõuded ostjate vastu kokku* (lisad 4; 5)</b>	<b>11 436 817</b>	<b>100,0%</b>	<b>6 152 557</b>	<b>100,0%</b>

*Ebatõenäoliselt laekuvad nõuded maksetähtaegade lõikes (eurodes)*

	31.12.2025		31.12.2024	
Maksetähtaeg saabumata	9 684	0,6%	8 813	1,2%
Üle tähtaja 1–30 päeva	32 732	1,9%	30 097	4,2%
Üle tähtaja 31–60 päeva	43 691	2,5%	72 754	10,1%
Üle tähtaja 61–90 päeva	51 192	3,0%	87 508	12,2%
Üle tähtaja 91–120 päeva	90 169	5,2%	64 182	9,0%
Üle tähtaja üle 121 päeva	1 501 662	86,8%	453 752	63,3%
<b>Nõuded ostjate vastu kokku* (lisad 4; 5)</b>	<b>1 729 130</b>	<b>100,0%</b>	<b>717 106</b>	<b>100,0%</b>

*Nõuded ostjate vastu, piirkondlik jaotus (eurodes)*

	31.12.2025		31.12.2024	
Hiina	4 663 319	40,8%	2 294 392	37,3%
Venemaa	2 584 491	22,6%	1 549 427	25,2%
Soome	1 402 241	12,3%	885 032	14,4%
Läti	802 914	7,0%	298 067	4,8%
Türgi	443 596	3,9%	191 966	3,1%
Rootsi	251 997	2,2%	109 794	1,8%
Saksamaa	230 924	2,0%	145 864	2,4%
Iirimaa	175 242	1,5%	167 877	2,7%
Muud	882 093	7,7%	510 138	8,3%
<b>Nõuded ostjate vastu kokku* (lisad 4; 5)</b>	<b>11 436 817</b>	<b>100,0%</b>	<b>6 152 557</b>	<b>100,0%</b>

\* Nõuded ostjate vastu sisaldavad ebatõenäoliselt laekuvaid nõudeid.

Kogu krediidiriski väljendav nõuete ja depositeid summa on 39 604 368 eurot (2024. aastal 18 938 010 eurot, vt lisad 2–6).

Kuigi raha ja raha ekvivalendid kuuluvad samuti IFRS 9 oodatava krediidikahjumi mudeli alla, siis tuvastatud väärtuse langus oli 31. detsembri 2024 ja 31. detsembri 2025 seisuga ebaoluline.

*Arvelduskontode jaotus erinevate krediidiireitingutega pankade vahel (eurodes)*

	31.12.2025	31.12.2024
Pankades, mis omavad Moody's krediidiireitingut AA3	14 560 383	13 162 335
<b>Krediidiriskile avatud summa arvelduskontodest kokku (lisa 2)</b>	<b>14 560 383</b>	<b>13 162 335</b>

## 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 finantsvarasid nende lunastustähtajani. Intressiriski võtmine on lubatud investeerimisel lühiajalistesse instrumentidesse, millesse investeerimiseks on seatud mahupiirangud.

## 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: ettevõtte lõpetas majandusaasta kasumiga ning täitis kapitali tootlusele seatud eesmärgid.

## 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 4) bilansilised väärtused 31. detsembri 2025 ja 31. detsembri 2024 seisuga oluliselt nende õiglasest väärtusest, kuna need tasutakse 12 kuu jooksul arvestatuna bilansi kuupäevast. Samuti ei erine pikaajaliste laenude ja võlakohustuste õiglasest väärtusest oluliselt nende bilansilisest väärtusest, kuna nende intressimäärad vastavad turul kehtivatele intressimääradele.

## 9. KASUMI JAOTAMISE ETTEPANEK

Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi 2025. majandusaasta kasum on 32 513 758 eurot.

Juhatus teeb üldkoosolekule ettepaneku Lennuliiklusteeninduse Aktsiaseltsi kasum jaotada järgmiselt:

- *kanda 2025. majandusaasta kasum 32 513 758 eurot eelmiste perioodide jaotamata kasumiks;*
- *moodustada eelmiste perioodide jaotamata kasumist reservkapital summas 691 672 eurot;*
- *maksta eelmiste perioodide jaotamata kasumi arvelt dividendidena välja 21 761 000 eurot.*

Makstes omanikule 21 761 000 eurot dividende tekib ettevõttel tulumaksu kohustus 6 137 718 euro ulatuses, mis kajastub 2026. aasta majandusaasta koondkasumiaruandes.

**Ivar Värk**

juhatuse esimees

**Mihkel Haug**

juhatuse liige

**Meelis Kruusmann**

juhatuse liige