

**Informatīvais ziņojums par airBaltic 2019. gada darbības rezultātiem un Covid-19
pandēmijas ietekmi uz airBaltic darbību**

2019. gadā Satiksmes ministrija informēja Ministru kabinetu par akciju sabiedrības “Air Baltic Corporation” (turpmāk tekstā – airBaltic) darbības rezultātiem, stratēģisko plānu *Destination 2025* un obligāciju emisijas procesu.

Šajā informatīvajā ziņojumā Satiksmes ministrija sadarbībā ar airBaltic informē par 2019.gadā sasniegtajiem rezultātiem, kas pārsniedza plānoto.

Informatīvajā ziņojumā ir iekļauta arī informācija par airBaltic darbību 2020.gada sākumā, Covid-19 pandēmijas radītajām sekām uz aviācijas nozari un ietekmi uz airBaltic darbību, kā arī indikatīvi nepieciešamo atbalstu airBaltic saistībā ar neparedzamo ārkārtas situāciju, kas būtiski ietekmē aviācijas nozari visā pasaulē un kas būtu nepieciešams, lai veicinātu ne tikai aviācijas nozares, bet arī visas ekonomikas atveseļošanu.

I. airBaltic 2019. gada rezultāti

A. Maršrutu tīkls un stratēģija

2019. gadā aviosabiedrība turpināja stiprināt savas tirgus pozīcijas Rīgas lidostā, kur tirgus daļa pieauga no 54% 2018. gadā līdz 59% 2019. gadā. Aviosabiedrība palielināja piedāvāto sēdvietu skaitu par 21% un pārvadāto pasažieru skaitu par 22%. 2019. gadā aviosabiedrība veica vairāk nekā 62 tūkstošus lidojumu uz vairāk kā 80 galamērķiem. Tika uzsākti vairāki jauni reisi, tostarp no Rīgas uz Dublinu, Dubrovniku, Kosu, Lvovu, Menorku, Štutgarti un no Tallinas uz Briseli, Kopenhāģenu un Malagu.

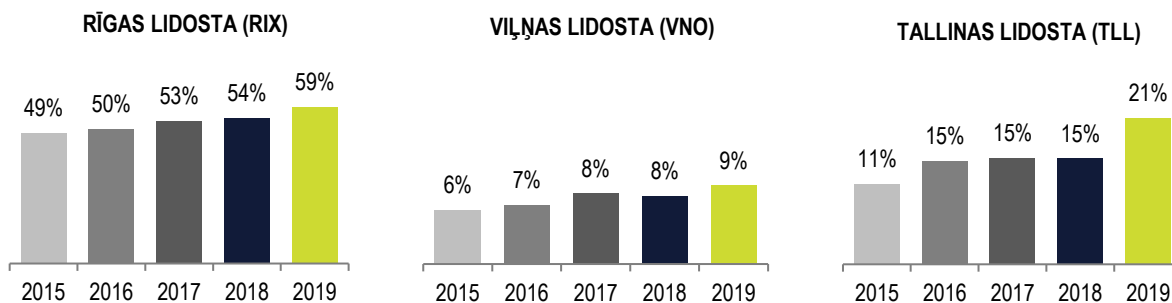
Aviosabiedrība 2020. gadā plānoja atvērt šādus maršrutus: no Rīgas uz Mančestru, Tronheimu, Bergenu, Jekaterinburgu un Erevānu, no Tallinas uz Romu, Cīrihi, Hamburgu un Nicu, no Viļņas uz Hamburgu, Cīrihi, Gēteborgu, Rijeku un Dubrovniku. Taču Covid-19 krīzes radīto seko dēļ jaunu maršrutu atvēršana ir atlikta vai noteiktos gadījumos – atcelta pilnībā.

B. Tirgus daļas attīstība

Aviokompānijas mērķis ir kļūt par lielāko pasažieru aviopārvadātāju Baltijas valstīs. Aviokompānija palielināja savu tirgus daļu Rīgas lidostā no 54% 2018. gadā līdz 59% 2019. gadā. Aviokompānija kļuva par lielāko aviopārvadātāju Tallinas lidostā, palielinot tirgus daļu no 15% 2018. gadā līdz 21% 2019. gadā. Viļņas lidostas tirgus daļa palielinājās par 1 procentu punktu un sasniedza 9%. Līdz ar aviokompānijas Nordica aiziešanu no tirgus 2019. gada 4. ceturksnī, airBaltic ir vienīgā Baltijas aviokompānija, kas vienlaikus piedāvā regulārus lidojumus no Latvijas, Igaunijas un Lietuvas.

Deklasificēts saskaņā ar SAM 21.03.2020.pavadvēstulē Nr.02-03-IP/55 minēto

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA NAV KLASIFICĒTS



C. Punktualitāte un regularitāte

Punktuāli lidojumi ir viena no aviosabiedrības galvenajām prioritātēm. airBaltic vēlas būt starp punktuālākajām aviokompānijām Eiropā, tomēr, piecus gadus esot precīzākās aviokompānijas Eiropā statusā, 2019. gadā airBaltic OAG vērtējums ir noslīdējis uz 5. vietu. Zemāku punktualitātes līmeni var attiecināt uz aviokompānijas straujo izaugsmi un sarežģītākiem laika apstākļiem, kas ziemā prasīja ieguldīt vairāk pūles lidmašīnu atledošanā, bet vasarā saskaroties ar lielu skaitu pērķona negaisu visā Eiropā.

airBaltic mērķis ir izpildīt vismaz 99% no visiem plānotajiem lidojumiem. 2019. gadā airBaltic atcelto reisu rādītājs bija 0,4%, un attiecīgi regularitātes līmenis bija 99,6%, kas ir labs sasniegums, ņemot vērā augsto izaugsmi un izaicinošos darbības apstākļus. 2019. gadā atcelto reisu vai regularitātes līmenis sasniedza 99,6%, kas ir ļoti augsts un labs airBaltic darbības rādītājs.

D. Finanšu rādītāji

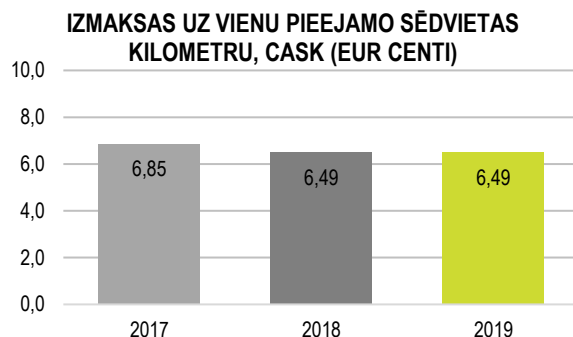
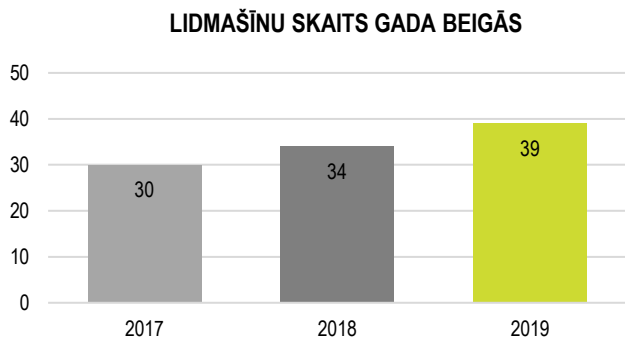
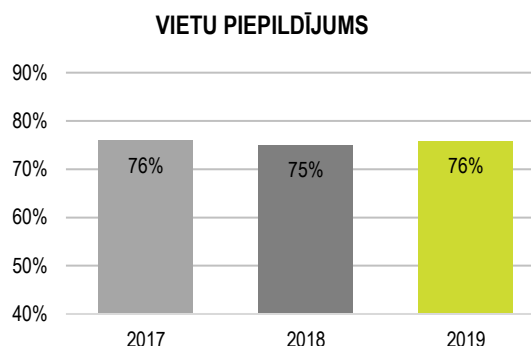
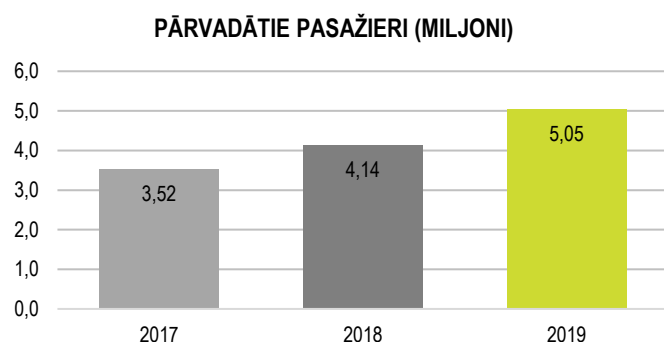
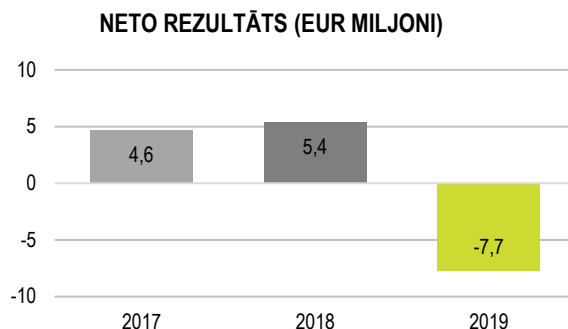
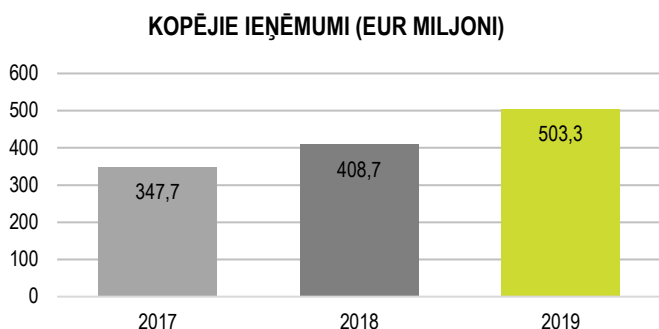
2019. gadā aviosabiedrība sasniedza rekordlielus ieņēmumus - EUR 503 miljonus, kas ir par 23% vairāk nekā 2018. gadā. Pasažieru ieņēmumi sasniedza EUR 460 miljonus, no kuriem EUR 34,7 miljoni bija papildu ieņēmumi, kas salīdzinājumā ar 2018. gadu pieauga par 36%. 2019. gadā aviosabiedrība modernizēja savu interneta rezervācijas sistēmu, un papildu ieņēmumu uzlabojums daļēji attiecināms uz šo jauninājumu un daļēji uz vairākām citām iniciatīvām, kas tika īstenotas 2019. gadā. Tādējādi papildu ieņēmumi uz vienu pasažieri pieauga no EUR 6,2 2018. gadā līdz EUR 6,9 2019. gadā.

Gandrīz EUR 20 miljonu ieņēmumi tika gūti no ACMI operācijām, kur viens no redzamākajiem klientiem bija Lufthansa koncerns, kam vasaras sezonā uz ACMI līguma pamata tika iznomātas divas A220-300 tipa lidmašīnas, kas no Minhenes bāzes lidoja uz tādiem galamērķiem kā Luksemburga, Liona, Budapešta, Bukareste.

(EUR tūkstoši, ja nav norādīts citādi)	2019	2018	Izmaiņas
Finanšu rādītāji			
Kopējie ieņēmumi	503 281	408 706	23%
EBITDAR	124 698	93 145	34%
EBIT	26 559	6 779	292%
Tīrā peļņa / (zaudējumi)	(7 729)	5 378	(244%)
	2019	2018	Izmaiņas
Finanšu gads			
Pārvadātie pasažieri (tūkstoši)	5 049	4 136	22%

ĪEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA NAV KLASIFICĒTS

Lidmašīnu skaits gada beigās	39	34	15%
Koncerna darbinieku skaits gada beigās	1716	1585	8%



Neskatoties uz operatīvi un komerciāli vienu no veiksmīgākajiem gadiem kompānijas vēsturē, kopumā aviosabiedrība 2019. gadā strādāja ar zaudējumiem EUR 7,7 miljonu apmērā. Šie zaudējumi daļēji skaidrojami ar Starptautisko Finanšu Pārskatu Standartu (SFPS) ieviešanu. Tā rezultātā, piemēram, procentu izmaksas palielinājās par 88%, ko galvenokārt noteica SFPS 16 Noma ieviešana, kas paredz, ka nomas maksājumi tiek sadalīti starp nolietojumu un procentu maksājumiem, kopumā veidojot EUR 7 miljonu lielu negatīvu efektu 2019. gadā. Procentu izmaksas palielinājās arī par procentiem no 2019.gada jūlijā emitētām obligācijām EUR 200 miljonu vērtībā, kuru procentu likme ir 6,75%. Otrs būtisks elements sabiedrības zaudējumiem bija ASV dolāra vērtības pieaugums pret EUR. Tā rezultātā sabiedrībai veidojās daudz lielākas izmaksas, lai iegādātos ASV dolārus, ņemot vērā, ka tās galvenās izmaksu pozīcijas ir ASV dolāros (degvielas, lidmašīnu nomas maksājumi, priekšmaksājumi par lidmašīnām utt.)

E. Obligāciju emisija 200 miljonu eiro vērtībā un 2020.gada janvāra un februāra rezultāti

airBaltic 2019. gada 23. jūlijā veiksmīgi emitēja piecu gadu obligācijas 200 miljonu eiro vērtībā, kuru procentu likme ir 6,75%. Šī ir lielākā Latvijas uzņēmumu obligāciju emisija. Starptautiskie un vietējie investori atzinīgi novērtēja darījuma piedāvājumu, kā rezultātā obligācijas iegādājās vairāk nekā simts investori no 25 valstīm, un pieprasījums pārsniedza piedāvājumu. Līdzekļi tika izmantoti atsevišķu ilgtermiņa saistību refinansēšanai, jaunu gaisa kuģu avansa maksājumiem, kā arī likviditātes stiprināšanai. Ar jaunā finansējuma piesaisti aviosabiedrības rīcībā būtu bijis pietiekams finansējums, lai izpildītu biznesa plānā *Destination 2025* nospraustos mērķus, kas paredz, ka lidsabiedrība darbosies ar viena tipa floti - Airbus A220-300 lidmašīnām. Turpinot airBaltic *Destination 2025* stratēģiju, airBaltic paredzēja uzsākt gatavošanos sākotnējā publiskā piedāvājuma izteikšanai (angļu val. - *Initial Public Offering – IPO*).

airBaltic izaugsmi ir turpinājis arī pirmajos divos 2020.gada mēnešos, pārsniedzot gada budžetā plānotos rezultātus. Salīdzinot šī gada janvāra un februāra rezultātus ar iepriekšējā gada rezultātiem, pasažieru skaits pieauga par 18% un pasažieru ieņēmumi par 17%. Diemžēl, daudzsološos gada sākuma rezultātus un gatavošanos IPO ir pārtraukusi Covid-19 izraisītā krīze.

II. Covid-19 ietekme uz airBaltic darbību

A. Covid-19 sekas uz aviācijas nozari un Latvijas tautsaimniecību

Pasažieru aviopārvadājumiem Baltijas valstīs ir liela nozīme. Pēdējās trīs desmitgades tie ir palīdzējuši satuvināt cilvēkus, uzņēmumus, zināšanas un idejas, tādējādi savienojot Baltijas valstis ar pārējo pasauli un sniedzot ieguldījumu reģiona attīstībā. Saskaņā ar “Boston Consulting Group” veikto pētījumu gaisa pārvadājumiem Latvijā un Baltijā ir proporcionāli būtiskāka nozīme un augstāks tiešais IKP atdeves līmenis nekā citās valstīs.

airBaltic veic lidojumus no Rīgas, Tallinas un Viļņas uz vairāk nekā 80 galamērķiem. Tā ir vadošais gaisa sakaru nodrošinātājs Baltijas valstīs, piedāvājot ērtus savienojumus savā maršrutu tīklā Eiropā, Ziemeļvalstīs, Neatkarīgo Valstu Savienībā (NVS) un Tuvajos austrumos. Daudzas nozares ir atkarīgas no efektīviem pasažieru gaisa pārvadājumu savienojumiem. Konsultāciju uzņēmuma “Roland Berger” nesent veiktajā pētījumā ir uzsvērts, ka 2018. gadā airBaltic tiešā un netiešā ietekme uz Latvijas IKP sasniedza 2,5% (EUR 730 miljoni), un tā nodrošināja atbalstu gandrīz 30 tūkstošiem darbvietu visā valstī.

Jānorāda, ka airBaltic paver Baltijas valstīm starptautiskā tūrisma iespējas un ik gadu velta ievērojamus resursus Rīgas, Tallinas un Viļņas reklamēšanā visā Eiropā un ārpus tās. Paralēli airBaltic ilgtspējīgajai attīstībai turpina palielināties Latviju apmeklējošo tūristu skaits. 2019. gadā airBaltic atveda uz Rīgu vairāk nekā 650 000 tūristu.

Daudzas nozares paļaujas uz airBaltic nodrošinātajiem efektīvajiem pasažieru gaisa pārvadājumiem. Tie piedāvā iespēju vietējiem uzņēmumiem sadarboties ar dažādās valstīs esošām sabiedrībām, paver iespējas starptautiskām investīcijām un palīdz Latvijai piedalīties pasaules ekonomikā.

Ņemot vērā airBaltic gan tiešo, gan netiešo ietekmi uz Latvijas ekonomiku, COVID-19 ietekme uz airBaltic darbību ir būtiska. Ievērojot, ka viena no galvenajām prioritātēm ir

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA NAV KLASIFICĒTS

sabiedrības drošība un veselība, airBaltic vadība jau kopš krīzes pirmajām dienām ir nodrošinājusi rūpīgu un pilnīgu Latvijas atbildīgo iestāžu izdoto instrukciju ievērošanu. Lai nodrošinātu darbinieku aizsardzību un nodrošinātu pasākumus krīzes ietekmes mazināšanai uz aviosabiedrību, airBaltic jau februārī izveidoja krīzes vadības grupu "C19AG" un izstrādāja krīzes plānu. Taču, mainoties notikumiem un krīzei padziļinoties, plāni, par kuriem informācija tika sniegta arī finanšu tirgiem Euronext Dublin biržā, bija jāprecizē.

Saskaņā ar pasaules vadošo finanšu institūciju prognozēm, Covid-19 ietekme uz globālo ekonomiku varētu būt nopietnāka nekā pēc pasaules finanšu krīzes 2008. gadā. Ievērojot, ka, atbilstoši aktuālajām prognozēm, krīze ilgs līdz pat vasarai vai pat ilgāk, visvairāk tiks ietekmētas tūrisma, transporta un it sevišķi aviācijas industrijas.

To apstiprina arī Eiropas Komisijas paziņojumi. Eiropas Komisijas 2020. gada 13. marta komunikācijā par koordinētu ekonomikas reakciju uz COVID-19 uzliesmojumu¹ uzsvērts, ka viena no vissmagāk skartajām nozarēm ir tieši aviācija un ka situācija pasliktinās ik dienu. Atgūšanās no krīzes radītajām sekām prasīs laiku un resursus, tādēļ ekonomiskā šoka absorbēšanai, krīzes pārvarēšanai un ekonomiskās situācijas nozarē stabilizēšanai būs nepieciešams izmantot dažādus valsts atbalsta mehānismus.

airBaltic nav izņēmums, un Covid-19 krīze radījusi nopietnus ilgtermiņa sarežģījumus lidojumu nodrošināšanā un aviosabiedrības ekonomiskajā darbībā. Sākotnēji krīze radīja strauju un negaidītu pieprasījuma kritumu lidojumu rezervācijām, kas radīja objektīvu nepieciešamību samazināt airBaltic lidojumu kapacitāti un pat pārtraukt lidojumus noteiktos maršrutos. Situācija ievērojami pasliktinājās pēc 14. marta grozījumu Ministru kabineta 2020. gada 12. marta rīkojumā Nr. 103 "Par ārkārtējās situācijas izsludināšanu" pieņemšanas, saskaņā ar kuriem airBaltic valde pieņēma lēmumus par airBaltic lidojumu atcelšanu no 2020. gada 17. marta līdz 14. aprīlim nolūkā nodrošināt pasažieru un sabiedrības drošību un veselību.

Ievērojot, ka pēc aizlieguma spēkā stāšanās airBaltic darbība ir faktiski apturēta, airBaltic turpina veikt iespējamus pasākumus, lai ievērojami samazinātu ikdienas izdevumus un tādejādi nodrošinātu aviosabiedrības likviditāti uz iespējami ilgāku periodu. Starp šādiem pasākumiem ir ne tikai pārrunas ar piegādātājiem par līgumisko un citu saistību izpildes atlikšanu, bet arī atalgojuma samazināšana vadībai, valdes un padomes locekļus ieskaitot, prēmiju izmaksas atlikšana visā "airBaltic" grupā uz nenoteiktu laiku utt. Tāpat neizbēgama ir arī darbinieku skaita samazināšana, no pienākumiem atbrīvojot līdz pat 400 airBaltic darbiniekiem.

Šī brīža situācija neļauj veikt pietiekami ticamas prognozes nākotnei, taču visi apstākļi liecina par to, ka agrākais laiks, kad tūrisma un aviācija industrijas sāktu atkopties, būtu šī gada jūnija beigas vai jūlija sākums. Turklāt šāda atkopšanās būtu novērojama tikai tajās valstīs, kur Covid-19 krīze ir tikusi veiksmīgi atrisināta.

Pie augstāk norādītā scenārija, airBaltic būtu spiests veikt lidojumus tikai 10% kapacitātē vismaz 3 mēnešus pēc pasažieru starptautisko pārvadājumu aizlieguma atcelšanas, lidojumu kapacitāti palielinot pakāpeniski. Tādejādi būtu apgrūtināti sasniegt pat 2 miljonu pārvadāto pasažieru atzīmi, kas ir tikai 40% no 2019 gada rezultātiem.

Atkarībā no tā, kādas sekas radīs šī krīze un cik ātri atkopsies pasaules ekonomika, ar lielu ticamības pakāpi var apgalvot, ka tuvākajos mēnešos un pat iespējams 2021. gadā airBaltic kapacitāti nebūs iespējams realizēt pilnībā. Tas nozīmē, ka airBaltic biznesa plāna *Destination*

¹ Commission Communication. Coordinated economic response to the COVID-19 outbreak, COM(2020) 112 final, 13.03.2020., pieejams: https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/communication-coordinated-economic-response-covid19-march-2020_en.pdf [aplūkots 19.03.2020.]

2025 ieviešana nebūs iespējama un būs nepieciešams izstrādāt jaunu biznesa stratēģiju, tostarp mainot lidaparātu piegādes grafiku no Airbus.

Par spīti visiem izmaksu samazināšanas pasākumiem – gan jau ieviestajiem, gan paredzētajiem, sagaidāms, ka airBaltic zaudējumi 2020. gadā sasniegs 150 miljonus eiro, ja krīzes aktīvā fāze (lidojumu aizliegums un/vai ierobežojumi) nepārsniegs 3 mēnešus. Salīdzinot, vairāk nekā 100 miljonu eiro ir nepieciešami, lai gada ietvaros nodrošinātu finansējumu 38 lidmašīnām. Tomēr sagaidāms, ka kopējie zaudējumi, īpaši krīzei padziļinoties vai ieilgstot, sasniegs 250 miljonus eiro.

Visbeidzot jānorāda, ka Covid-19 krīzei turpinoties, nav izslēgts risks, ka airBaltic var pārkāpt 2019. gadā izdoto obligāciju saistības (angliski – *covenants*), kuras kotētas Īrijas biržā Euronext Dublin. Tādā gadījumā airBaltic būs pienākums atmaksāt 200 mln EUR obligāciju turētājiem, kas atstās negatīvu ietekmi ne tikai uz kompānijas kredītreitingu, bet arī uz tās iespēju aizņemties starptautiskajos finanšu tirgos nākotnē. Ņemot vērā, ka Latvija ir maza valsts, bet airBaltic ir salīdzinoši liela ietekme uz valsts ekonomika, nav izslēgts, ka šāds scenārijs var atstāt negatīvu ietekmi arī uz to, kā ārvalstu investori vērtē Latvijas valsti.

B. airBaltic nepieciešamais ieguldījums

Šobrīd nav iespējams paredzēt, kad tiks pārvarēta Covid-19 krīze un kādu iespaidu tā atstās uz airBaltic un globālo aviācijas nozari. Eiropas Komisija šobrīd izstrādā atbalsta paketi, kas paplašinās iespējamās atbalsta veidus, kurus komersanti varēs saņemt no valsts, lai pārvarētu Covid-19 izraisīto darbu un veicinātu ekonomikas atveseļošanu.

Papildus, lai atbalstītu airBaltic pašas pūles naudas plūsmas nodrošināšanā un pārrunās ar piegādātājiem, lai izvairītos no papildus depozītu maksas (piemēram, IATA biļešu tirdzniecības sistēmā), airBaltic palīdzētu garantijas vēstule vai pielīdzināma veida dokuments. Tāpat

Jāatzīmē, ka atbilstoši likuma “*Par valsts apdraudējuma un tā seku novēršanas un pārvarēšanas pasākumiem sakarā ar Covid-19 izplatību*” nosacījumiem, īpašie atbalsta mehānismi ir piemērojami to nozaru uzņēmumiem, kurās sakarā ar Covid-19 izplatību ir būtiski pasliktinājusies finanšu situācija. Ievērojot, ka viena no vissmagāk skartajām nozarēm ir tieši aviācija, airBaltic ir uzskatāms par krīzes skartās nozares uzņēmumu un ir tiesīgs pretendēt uz īpašajiem atbalsta mehānismiem.

airBaltic gadījumā, ievērojot aviācijas nozares būtisko ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību, būtu paredzami šādi atbalsta pasākumi:

- 1) Iemaksa airBaltic kapitālā 150 milj. EUR apmērā (angļu val. – *equity injection*), pieņemot, ka airBaltic lidojumus atsāk ar 2020. gada jūlijā, samazinot aktīvi izmantoto lidaparātu skaitu no 38 uz 22, un sākot ar 10% lidojumu kapacitāti, kas pakāpeniski tiktu palielināta.

Gadījumā, ja airBaltic ir spiests atsākt regulārus pasažieru pārvadājumu lidojumus vēlāk, vai arī airBaltic lidošanas kapacitāte nevar tikt palielināta pietiekoši strauji, apmērs nepieciešamajai iemaksai airBaltic kapitālā var pieaugt līdz pat 250 milj. EUR.

Šāds instruments ļautu stiprināt ne tikai airBaltic likviditāti, bet arī kapitālu, nodrošinot, ka airBaltic turpina pildīt savas saistības pret finanšu tirgus dalībniekiem (obligacionāriem), nostiprinot savu un arī Latvijas valsts reputāciju un tādējādi paverot

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA NAV KLASIFICĒTS

iespējas ne tikai aizņemties finanšu tirgos nākotnē, bet arī emitējot savas akcijas finanšu tirgos;

- 2) nepieciešams pārskatīt airBaltic izsniegto Valsts kases aizdevumu, kura neatmaksātā daļa šobrīd ir EUR 36 140 944. Lai nodrošinātu iespējami lielāku airBaltic likviditāti ilgākā laika periodā, nepieciešams atlikt aizdevuma procentu maksājumus, uzkrājot procentu maksājumus ar iespēju tos kapitalizēt kopā ar aizdevuma pamatsummu.

Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 549/2013 (2013. gada 21. maijs) par Eiropas nacionālo un reģionālo kontu sistēmu Eiropas Savienībā 4.165 punkta (b) apakšpunktam paredzēto ieguldījumu kapitālsabiedrības pamatkapitālā 150 000 000 euro apmērā kompetentās statistikas iestādes var uzskaitīt, kā vispārējās valdības izdevumus, tādējādi radot negatīvu ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci 2020.gadā.

Vienlaicīgi, reaģējot uz COVID19 izraisīto ekonomisko šoku un nepieciešamību dalībvalstīm īstenot nozīmīgus atbalsta pasākumus COVID19 negatīvās ietekmes mazināšanai, Eiropas Komisija ir informējusi, ka ļaus dalībvalstīm pilnībā izmantot Stabilitātes un izaugsmes pakta elastības nosacījumus. Tas nozīmē, ka Eiropas Komisija ļaus dalībvalstīm novirzīties no līdzšinējo fiskālo mērķu izpildes, lai tās varētu īstenot budžeta atbalsta pasākumus COVID19 negatīvās ietekmes mazināšanai nepieciešamajā apjomā. Līdzvērtīgu elastību fiskālo nosacījumu ieviešanā paredz arī Fiskālās disciplīnas likums.

Satiksmes ministrs

T.Linkaits

Vīza:

Valsts sekretāre

I.Stepanova

Strautmane 67028231

inguna.strautmane@sam.gov.lv