

Ülevaade riikliku lennuettevõtte Nordica tegevusest

*Kas selleks, et Eestist ja Eestisse saaks lennata,
peab riik omama lennufirmat?*

Hea lugeja!

Pikki aastaid on paljud inimesed küsinud küsimust, mida Riigikontroll käesolevas aruandes kordab: „Kas selleks, et Eestist ja Eestisse saaks lennata, peab riik omama lennufirmat?“ Elu ise on sellele vastuse andnud – unistus lennata oma sinimustvalgete värvide all Tallinna ja Euroopa keskuste vahel ei ole lennundusturu tihedas konkurentsisis riigi rahasüstitada ilmselt võimalik. Teie ees on Nordica lugu, mis on kui lendamine ühest turbulentsist teise, kaugemale algsest eesmärgist. See on lugu, kus poliitiliselt võetud siht ei lase kuulda-näha ettevõtte juhatuse palveid reageerida tegelikule olukorrale.

Ajaks, kui Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium 2019. aasta suvel viimaks nõustus, et Nordica ei pea tingimata ise Tallinnast lendama, ja regulaarlennud Tallinnast sama aasta sügisel lõpetati, hoides nii ära ettevõtte kokkukukkumise, oli Nordica juhatus soovinud nõukogult äriplaani ülevaatamist tulutult juba ligi kümme korda!

Siit edasi keskendus Nordica allhankelendudele ja saavutas – materjalide järgi, mille Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitas valitsusele – 2020. aasta veebruariks majandusolukorra ajutise paranemise. Koroonapandeemiaga vallandunud lennunduskriisis Nordica tervis halvenes. 2020. aasta sügisel oli Nordica sisuliselt maksevõimetu.

Regulaarlendude lõpetamisega muutusid aktuaalseks küsimused – milline on avalik ülesanne, mida liinilendudelt allhanketeenustele orienteerunud Nordica täidab; ning mis kaalutlusel hoida ettevõtet riigi omanduses. Augustist 2019 kuni juulini 2021 oli kaks erinevat rahandusministrit kokku neljal korral soovitanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil kaaluda, kas Nordica ja OÜ Transpordi Varahalduse (TVH) omamine on põhjendatud. Nendele üleskutsetele nähtavaid tegevusi ministeeriumilt ei järgnenud ja teema vaibus. Lõpuks, oktoobris 2021 tõi majandus- ja taristuminister valitsuse ette idee luua Nordica ja TVH baasil valdusettevõtte, mille erastamist võiks kaaluda. Praeguseks, pea kaks aastat hiljem, pole valdusettevõtet asutatud ega teemat rohkem arutatud.

Riigikontroll on viimasel paaril aastal juhtinud kriitiliselt tähelepanu otsustamatusele tervishoius. Sama teemat on aastataguses Eesti Päevalehes tabavalt kommenteerinud ka politoloog Erik Moora. Laiemalt võttes on see väga asjakohane mõttekäik, mida tsiteerida ka Nordica loos: „Otsustamise poliitiline risk on suur. Samas otsustamatusel ja minnalaskmisel enamasti puudub poliitiline hind. Nii oleme jõudnud totrasse olukorda, kus otsustada suudetakse ainult siis, kui on tekkinud äärmiselt tõsine kriis. Siis on otsustamatuse poliitiline hind kõrgem kui otsustamise oma“.

Lootusrikas on tõdeda, et ametisse asunud kliimaminister sõnastas üsna pea selge eesmärgi müüa lennundusäri, mis ei ole riigile strateegiliselt vajalik. Tähtis on, kuidas tabada seda üürikest hetke, millal on mõttekas ettevõtte müüa, kui selle majandustegevuses selliseid ootamatuid tagasilööke ilmsiks tuleb, nagu sel suvel teada saime. Kliimaministri algatatud erikontrolli aruandest selgub juba lähiajal, mis toimus 2023. aasta mai- ja juunikuus. Tulemused tasub rahulikult ära oodata. Juhul kui ettevõtte tegevus õnnestub stabiliseerida, ei ole põhjust valitud teelt kõrvale kalduda ning tuleks jätkata Nordica ja TVH müügiplaaniga. Riigikontroll loodab, et Kliimaministeeriumile on otsuse tegemisel toeks ka käesoleva auditiaruande tähelepanekud.

Kliimaminister rõhutas oma vastuses auditiaruande kohta, et ühenduste parandamise eesmärgil soovitakse suuremat tähelepanu pöörata ASi Tallinna Lennujaam toetamisele. See on kindlasti mõistlik suund. Samuti oleks mõistlik läbi töötada viisid, kuidas riik tagab Eesti jaoks vajalikud lennuühendused, kui lennundusturul peaks tekkima tõrge.

Lennunduspoliitikat ei peaks juhtima kriisid, vaid valitsus selgete eesmärkide ja tegevuskavaga.

Eesti on koos Läti ja Leedu ning teiste Euroopa Liidu äärealade riikidega liitunud deklaratsiooniga, milles on Euroopa Komisjoni kutsutud üles muutma avaliku teenindamise lepingute regulatsiooni, et lihtsustada nende lepingute sõlmimist lennunduses ja parandada ühenduvust. Tuleks hinnata, kuidas selle algatusega oleks võimalik liikuda edasi koos nendega, kes on sama meelt.

Janar Holm
riigikontrolör

septembris 2023



Ülevaade riikliku lennuettevõtte Nordica tegevusest

*Kas selleks, et Eestist ja Eestisse saaks lennata, peab riik
omama lennufirmat?*

Kokkuvõte

Riigikontroll ei leidnud auditi käigus olulisi argumente, mis kinnitaks, et riigile kuuluvad äriühingud AS Nordic Aviation Group (kaubamärginimega Nordica) ja OÜ Transpordi Varahaldus (TVH) oleksid praegusel kujul riigile strateegiliselt vajalikud ning eksisteeriks arusaadav avalik huvi riigi osalemiseks neis äriühingutes. Samuti viitavad auditimaterjalid, et riik ei ole osutunud piisavalt oskuslikuks ja huvitatud omanikuks nii keerulises äri-valdkonnas nagu lennundus. Seetõttu soovitab Riigikontroll võtta pärast Nordicas algatatud erikontrolli tulemuste selgumist ja majandustegevuse stabiliseerumise korral suund Nordica ja TVH võõrandamisele.

Nordica asutati sügisel 2015, et tagada Eestile vajalikud lennuühendused ja teenindada ASiga Estonian Air sarnast liinivõrku, kuid 2019. aastal lõpetas Nordica lennud Tallinnast, sest ei suutnud rahvusvaheliste lennukompaniidega tasuvalt konkureerida.

Valitsuse ootus, et pärast Tallinnast regulaarlendude sulgemist peab Nordica vajaduse korral reageerima turutõrkele ja korraldama ühendused Eesti jaoks oluliste sihtkohtadega, ei ole mõistliku aja ja/või kuludega täidetav, sest Nordical puuduvad kohustustest vabad lennukid. Samuti kiitis Euroopa Komisjon 2020. aastal Nordicale antud riigiabi heaks tingimusel, et Nordica ei tohi opereerida kahjumlikke liine, mis vähemalt praeguses turuolukorras tähendab keeldu lennata kommertsriskiga Eestist ja Eestisse.

2023. aasta juulis ilmnes, et Nordica majandusolukord oli alates tänavu maikuust järsult halvenenud. Äriühingu juhatuse esimees lahkus ja Nordica majandustegevuse ümberstruktureerimiseks palgati rahvusvahelised eksperdid. Lisaks otsustas kliimaminister viia Nordicas läbi äriseadustiku § 330 kohase erikontrolli. Ministri sõnul peaksid erikontrolli tulemused selguma kolme kuu ja ettevõtte stabiliseerimise õnnestumine poole aasta jooksul.

Riigil puudub vajadus pidada ilma avaliku huvita riigi omanduses lennuettevõtet ning kanda omanikuna äriühingu majandustegevuse riske. Nordica jõudis aastatel 2021 ja 2022 nappi kasumisse, ja ehkki juba alates augustist 2019 tõstatasid erinevad rahandusministrid korduvalt küsimuse Nordica ja TVH omamise otstarbekuse kohta, arutelud takerdusid ja vaibusid ning Vabariigi Valitsus Nordica võõrandamise otsuseni ei jõudnud. Nüüd on Nordica majandusolukorra halvenemisega asjaolud

Teadmiseks, et

Riigikontroll analüüsis, kuidas on riik omanikuna enam kui seitsme aasta jooksul Nordica ja TVH tegevust suunanud ja mida ettevõtelt oodanud; kas Nordical ja TVH-l on õnnestunud omaniku seatud eesmärgi täita ja kas lennundusäris tegutsemine on riigi poolt põhjendatud.

Riigikontroll keskendub ülevaates eelkõige Nordica seonduva kajastamisele. TVHd käsitleb Riigikontroll aruandes kui Nordica olulist äripartnerit, kelle pea kogu majandustegevus on Nordicale lennukite rentimine ja seda toetavad teenused.

Riigikontrolli aruanne on koostatud tuginedes kirjalikule materjalile seisuga jaanuar 2023 ja auditeeritavate suuliste selgitustele seisuga aprill 2023. Aruandes on juulis ilmnenuid infot ja sündmustele viidatud vaid üksikutes, loetavuse huvides kõige kriitilisemates kohtades.

oluliselt muutunud ja enne ettevõtte võimalikku müüki on mõistlik ära oodata erikontrolli ning majandustegevuse stabiliseerimise tulemused. Lennundusturu tõrke korral, mille tekkimist on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ametnikud pidanud väga ebatõenäoliseks, oleks riigil peale Nordica omamise ka teisi võimalusi vajalike lennuühenduste tagamiseks.

Riigikontroll soovib Vabariigi Valitsusel pärast Nordica erikontrolli tulemuste selgumist ja majandustegevuse stabiliseerimist otsustada, milline müügiviis vastab riigi huvidele enim: kas võõrandada Nordica ja TVH koos või eraldi, osaliselt või täielikult. Kui valitsus otsustab jätkata Nordica ja TVH omanikuna, soovib Riigikontroll selgelt sõnastada, miks on äriühingud riigile strateegiliselt vajalikud ja millist avaliku huvi funktsiooni need täidavad. Kindlaks tuleb määrata, milliste asjaolude ilmnemise korral ja millised lennuliinid peab Nordica Tallinnast taas avama, võttes arvesse Nordica võimekust, kohustusi lepingupartnerite ees ja Euroopa Komisjoni riigiabi nõudeid.

Riigikontrolli tähelepanekud Nordica seitsmest tegutsemisaastast:

- **Riik asutas 2015. aastal 72,7 miljoni euro eest Nordica ja TVH, et nood jätkaksid sisuliselt sealt, kust pankrotistunud AS Estonian Air pooleli jäi. Omaniku suunis lennata Tallinnast osutus majanduslikult tupikteks ja 2018. aasta sügiseks oli Nordica riigi antud raha otsas.** 2016. aasta lõpuks oli Nordica koondkahjum pea 15 miljonit eurot ja riigi antud 40,7 miljonist eurost raha järel 3,2 miljonit eurot. 2018. aasta esimesel poolel tihenes konkurents Eesti lennundusturul veelgi ja kasvasid kütusehinnad. Oktoobris 2018 teavitas Nordica juht Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) ja Nordica nõukogu, et ettevõtte pangakonto on tühi.
- **Nordica nõukogu ja osalust valitsev minister ei läinud kaasa Nordica juhtide sooviga vaagida Tallinnast lendamise perspektiivikust.** Alates Nordica asutamisest oli ettevõtte otsinud Tallinnast lendamise kahjumi katmiseks muid teenimisvõimalusi ning hakanud rentima oma lennukeid ja meeskondi teistele lennufirmadele. Kuna omaniku ootust lennata Tallinnast oli majanduslikult keeruline täita, tõstatas Nordica juhatuse ettevõtte nõukogus korduvalt ka strateegia uuendamise küsimuse, kuid Nordica uus strateegia kinnitati alles sügisel 2020, kui Nordica oli juba maksejõuetu.
- **2019. aasta sügisel lõpetas Nordica lennud Tallinnast. Tõusis küsimus, kas riik vajab lennufirmat, mis Eestist ei lenda, kuid mõttevahetus vaibus.** MKMi esindaja sõnul läks Nordica kahjum lõpuks liiga suureks ja ettevõtte sulges kõik regulaarliinid Tallinnast. Rahandusminister tõstatas 2019. aastal valitsuse istungil ja valitsuskabineti nõupidamisel kokku kahel korral küsimuse Nordica ja TVH omamise otstarbekusest, kuid arutelu ei järgnenud.
- **Oktoobris 2020 sai Nordica riigilt 22 + 8 miljonit eurot. Võimalik, et koroonakriis aitas ära hoida Nordica pankroti, sest tekkis selgem õigustus ja võimalus riigilt raha küsida.** Tagantjärele on puudulike andmete tõttu keeruline hinnata, kas pärast Tallinnast lendude lõpetamist Nordica majandusolukord ajutiselt paranes või

Nordica juht sügisel 2018 riigile: leidke 25 miljonit eurot või peame enamiku Tallinna liine sulgema

Euroopa Komisjon andis valitsuse rahaeraldusele heakskiidu, kuid fikseeris, et Nordica ei tohi kahjumlikke liine opereerida

Eesti jaoks kriitilised lennuliinid ja väljumisajad pole kindlaks määratud. Samuti, millistel asjaoludel Nordica Tallinnast taas lendaks

MKMi sooviks on olnud koondada enne võimalikku müüki Nordica ja TVH valdusettevõtte alla

mitte, kuid ettevõttel oli raske juba enne koroonapandeemiat. Likviidsusprobleeme suurendas aastal 2016 lennufirmaga Adria Airways alustatud ebaõnnestunud koostöö, mis lõppes 4,6 miljoni euro suuruse nõude mahakandmisega.

- **Nordica sai omanikult ülesande tagada pärast Tallinnast lendude lõpetamist Eestile vajalikud lennuühendused, kuid pole selge, millised need liinid on. Samuti pole täpsemalt teada, kas ja millistel tingimustel oleks Nordical võimalik seda suunist täita.** Nordica lennukid on hõivatud allhanketeenustega teistele lennuettevõtetele, uute leidmine võtaks ilmselt kuid. Nordicale pole olnud ka teada, mida omanik ühenduse tagamise suunisega täpsemalt ootab. Nordica sõnul peaks konkurentsiolukord väga palju muutuma, et ettevõttel tekiks vajadus ja võimalus lennud Tallinnast taas avada.
- **MKM märtsis 2023: Eesti lennundusturg toimib ka ilma Nordicata, loodame veenda valitsust ja saada loa ettevõtte võõrandamiseks.** Kui varem oli Nordical ülesanne lennata Tallinnast ja pärast lendude lõpetamist tagada Eesti ühendatus, siis praegu ministeerium seda funktsiooni Nordical enam ei näe. MKMi esindaja kinnitusel toimib Eesti lennundusturg ka ilma riigi omanduses Nordicata, kuna konkurendid jälgivad siin toimuvat pingsalt ja tegutsevad aktiivselt.
- **Nordica ja TVH tulevikku puudutavad arutelud on seni olnud üldsõnalised ning pole kindel, kas või millal valitsus Nordica võõrandamise küsimuses põhimõttelise otsuseni jõuab. Nüüd on Nordica majandusolukorra halvenemisega asjaolud ka oluliselt muutunud ja enne ettevõtte võimalikku müüki oleks mõistlik ära oodata erikontrolli ning majandustegevuse stabiliseerimise tulemused.** MKMi ja Rahandusministeeriumi ametnikud on olnud ühel meelel, et Nordica ja TVH omamine pole riigile enam vajalik, kuid on näinud erinevalt eelistatud müügiviisi. Samuti polnud MKM koondanud argumente, millega valitsust oma ideede õigsuses veenda.

Riigikontrolli olulisemad soovitused kliimaministrile¹:

- esitada pärast Nordica erikontrolli tulemuste selgumist ja majandustegevuse stabiliseerimist (ja nendest sõltuvalt) Vabariigi Valitsusele otsustamiseks ettepanek ASi Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus või nende baasil loodava valdusettevõtte võõrandamise kohta;
- (kuni ASi Nordic Aviation Group võõrandamiseni) määrata kindlaks omanikuootustes, milliste asjaolude ilmnemise korral peab Nordica asuma tagama lennuühendusi Eesti ja Euroopa / muu maailma vahel. Panna paika, millised on Eesti jaoks olulised ühendused jm ühenduvusega seotud parameetrid (näiteks väljumisajad); selgitada välja Nordica võimekus olemasolevate kohustuste kõrval ühendusi tagada ning koostada vastav valmisoleku tegevuskava.

¹ Riigikontrolli aruande koostamise ajal toimusid ministeeriumide valitsemisalas ning ministrite ülesannetes muudatused, mille järel transport ja õhuteed on majandus- ja taristuministri asemel kliimaministri ülesanded.

Kliimaministri vastus: kliimaminister leidis, et olukorras, kus Nordica enam Tallinnast ei lenda, on Riigikontrolli aruande järeldused asjakohased. Minister nõustus ka Riigikontrolli soovitustega, kuid märkis, et seoses Nordica majandusolukorra ootamatu halvenemisega ja uute asjaolude ilmsikstulekuga juulis 2023, sõltub mitme soovitus rakendamine Nordica käekäigust lähikuudel. Näiteks kinnitas minister, et riigil ei ole vaja omada mujal lennundusäris tegutsevaid ettevõtteid, mis Eestis lennuühendusi ei hoia, ning Nordica ja OÜ Transpordi Varahaldus tuleb erastada. Arvestades aga Nordica olukorda, sh nii juhtimislikku kui ka finantsilist, peab minister olemasoleva teabe põhjal otstarbekaks ära oodata palgatud rahvusvahelise Nordica restruktureerimismeeskonna töö tulemused, et seejärel võtta vastu erastamist puudutavad otsused. Loe kliimaministri täismahus vastust Riigikontrolli aruandele lk 22–24.

Sisukord

Nordica ja OÜ Transpordi Varahaldus (TVH) pidamiseks riigi omandis argumente napib: lahenduseks oli enne ja võiks ka pärast erikontrolli olla võõrandamine	7
2015. aastal asutas riik 72,7 miljoni euro eest kaks uut lennundusettevõtet, et need jätkaksid sealt, kust pankrotistunud AS Estonian Air pooleli jäi	7
Omaniku suunis lennata Tallinnast osutus tupikteeiks. Sügisel 2018 oli Nordica sõnum riigile: leidke juurde 25 miljonit eurot või oleme sunnitud enamiku liinidest sulgema	7
2019. aasta sügisel lõpetas Nordica Tallinnast lendamise. Tõusis küsimus, kas riigil on sellist lennuettevõtet vaja, kuid arutelu vaibus	9
Oktoobris 2020 sai Nordica riigilt 22 + 8 miljonit eurot. Võimalik, et koroonakriis aitas ära hoida Nordica pankroti, sest tekkis selgem õigustus ja võimalus riigilt raha küsida	10
Euroopa Komisjon kiitis valitsuse rahaeralduse heaks, kuid fikseeris, et Nordica ei tohi kahjumlikke liine opereerida	11
Ebaselgus küsimuses, mida teha riikliku lennuettevõttega, kes Eestist ja Eestisse lennata ei saa, jätkus	12
Oktoobris 2021 andis valitsus MKMile põhimõttelise heakskiidu luua Nordica ja TVH baasil valdusettevõtte perspektiiviga see hiljem võõrandada. Kumbki idee pole teoks saanud	13
Nordica sai omanikult ülesande tagada Eestile vajalikud lennuühendused, kuid pole selge, kuhu, millal ja kuidas peaks Nordica Tallinnast taas lendama ja kas see üldse võimalik on	14
MKM märtsis 2023: Eesti lennundusturg toimib ka ilma Nordicata, loodame veenda valitsust ja saada loa ettevõtte võõrandamiseks	15
MKMi ja RaMi ametnikud on ühel meelel, et Nordica ja TVH omamine pole riigile enam vajalik, kuid lahknevad arvamused, kuidas ettevõtteid müüa	16
Pole kindel, kas ja millal Nordica ning TVH tulevikku puudutavad arutelud valitsuse põhimõtteliste otsusteni jõuavad	18
Pärast Nordica erikontrolli ja stabiliseerimist oleks vaja otsustada, kas müüa Nordica ja TVH osaliselt või täielikult ning kas eraldi või kontsernina	20
Riigikontrolli soovitusel ja kliimaministri vastused	22
Ülevaate iseloomustus	25
Riigikontrolli varasemaid auditeid lennunduse ja riigi äriühingute valitsemise valdkonnas	27
Lisa 1. ASi Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus majandustegevus ja -tulemused aastatel 2015–2022 (miljonites eurodes)	28

Nordica ja OÜ Transpordi Varahaldus pidamiseks riigi omandis argumente napib: lahenduseks oli enne ja võiks ka pärast erikontrolli olla võõrandamine

2015. aastal asutas riik 72,7 miljoni euro eest kaks uut lennundusettevõtet, et need jätkaksid sealt, kust pankrotistunud AS Estonian Air pooleli jäi

Teadmiseks, et

novembris 2015 jõudis Euroopa Komisjon pärast pea kolm aastat kestnud uurimist otsusele, et Eesti riik on 10 aastat kahjumlikult tegutsenud rahvuslikku lennukompaniid AS Estonian Air Euroopa Liidu reeglite vastaselt elus hoidnud. Ajavahemikul 2010–2014 valitsuselt saadud 85 miljoni euro tagastamine riigikassasse käis ettevõttele üle jõu ja äriühing lõpetas tegevuse.

MKM⁴: Nordica loodi sisuliselt jätkama ASi Estonian Air ühendusi

Nordica: juba ASi Estonian Air lõpuaastatel saadi aru, et kasumlik ja tegelik ärisuund on allhange

1. Novembris 2015 tegi oma viimase lennu riigile kuulunud AS Estonian Air, kuna ettevõtte ei olnud võimalik maksta tagasi riigilt reeglitevastaselt saadud raha.² Kaks kuud enne ASi Estonian Air tegevuse lõpetamist andis Vabariigi Valitsus majandus- ja taristuministrile volituse asutada kaks uut riigile kuuluvat lennundusvaldkonna ettevõtet. Oktoobris 2015 loodi AS Nordic Aviation Group (*edaspidi kaubamärgi-nimega Nordica*) ja OÜ Transpordi Varahaldus (*edaspidi TVH*). Lennufirmade käivitamiseks eraldas valitsus kokku 72,7 miljonit eurot.

2. Nordica ülesandeks sai tagada Eestile vajalikud lennuühendused Tallinnast ja teenindada ASiga Estonian Air sarnast liinivõrku. Seda kinnitavad nii ettevõtte asutamisel valitsusele esitatud strateegia kui ka Riigikontrolli intervjuueritud asjassepuutuvate ministeeriumide esindajad. TVH eesmärk oli omandada ASi Estonian Air renditud lennukid ning rentida neid turutingimustel edasi Nordicale või mõnele teisele lennuettevõttele.³ Mõlemad riigi äriühingud pidid valitsusele esitatud strateegiate kohaselt jõudma kasumisse hiljemalt aastal 2017.

3. Riigikontroll analüüsis, kuidas on riik omanikuna enam kui seitsme aasta jooksul Nordica ja TVH tegevust suunanud ja mida ettevõtetest oodanud; kas Nordical ja TVH-l on õnnestunud omaniku seatud eesmäärke täita ja kas riigi jätkamine lennundusäris on põhjendatud. Riigikontroll keskendub ülevaates Nordicaga seonduva kajastamisele. TVHd käsitleb Riigikontroll aruandes eelkõige kui Nordica olulist äripartnerit, kelle pea kogu majandustegevus on Nordicale lennukeid rentida ja seda toetavaid teenuseid osutada.

Omaniku suunis lennata Tallinnast osutus tupikteeiks. Sügisel 2018 oli Nordica sõnum riigile: leidke juurde 25 miljonit eurot või oleme sunnitud enamiku liinidest sulgema

4. Nordicale omaniku seatud ülesanne – lennata Tallinna ja Euroopa keskuste vahel – kujunes tihenevas konkurentsisis majanduslikult kahjumlikuks. Nordica juhtkond püüdis riigi soovi küll täita, kuid selle

² Loe ASi Estonian Air tegevuse lõpetamise asjaoludest ja uute lennuettevõtete asutamisest lähemalt Riigikontrolli auditist „[Valitsuse tegevus riigi lennundusettevõtete arendamisel](#)“ (2016).

³ TVH ei ole otseselt lennundusettevõtte. Tema põhikirjaliseks eesmärgiks on tegutseda investeerimisühinguna, mis rahastab ja haldab investeeringuid põhivarasse transpordi valdkonnas. TVH kasutas riigi antud raha, et omandada Kanada ekspordiaagentuurilt ASi Estonian Air (EA) lennukite liisinguandja õigused ning asuda esmalt EA-le lennukeid välja rentima. Seda TVH ka tegi. EA majandustegevuse lõppemisel lõpetati ka liising-lepingud ning rahvusvahelise konkursi kaudu leiti lennukitele uueks rentnikuks Nordica.

⁴ Siin ja edaspidi on Riigikontroll toonud esile raporti koostamisel kogutud kirjalikes materjalides või intervjuudel väljendatud asutuste ja/või nende esindajate seisukohti.

keerukust/ebarealistlikkust mõistsid nad kui mitte kohe, siis hiljemalt aastal 2017.

5. Nordica esindajate kinnitusel ei ole võimalik täpselt lennuliinide tulu- ja kuluandmeid ettevõtte algusaastate kohta kuude kaupa tagantjärele tuvastada, kuid nende hinnangul peeti juba toona Nordica rahatoovaks ning kestlikuks ärisuunaks allhanget teistele lennuettevõtetele.

6. Nordica andmetest nähtub, et asutamisest alates hakkas ettevõtte otsima (Tallinnast lendamise kahjumi katmiseks) muid teenimisvõimalusi. Lennukite rent koos meeskondadega teistele lennukompaniidele moodustas aasta-aastalt järjest suurema osakaalu Nordica müügitulust, ulatudes aastaks 2018 juba ca 50%ni⁵ (vt täpsemalt ülevaate lisa 1).

7. Samal ajal püüdis Nordica juhtkond korduvalt alatatada osalust valitseva majandus- ja taristuministri ning äriühingu nõukoguga arutelu, kas ja kuidas muuta sügisel 2015 valitsusele tutvustatud äriühingu strateegiat, mille järgi oli ettevõtte põhieesmärk tagada ühendused Eesti ja Euroopa vahel.

Nordica omanik ega nõukogu ei olnud valmis Tallinnast lendamise perspektiivikuse üle arutlema

8. Esimesel kahel tegutsemisaastal tõstatas juhatus nõukogus vähemalt viiel korral Nordica strateegia uuendamise küsimuse, kuid otsustamine lükati edasi ja etteruttavalt öeldes jõudis nõukogu uue strateegia kinnitamiseni alles 2020 sügisel, kui Nordica oli juba maksevõimetu. Selleks ajaks oli Nordica juhatus soovinud strateegia muutmist või strateegia ülevaatamist nõukoguga ligi 10 korral.

RaM: Tallinnast lendamisega oli ka nõukogu n-ö lõhkise küna ees. Omanik ootas, aga ei mänginud välja

9. Nordica nõukogu proovis küll juhatust aidata igapäevastes küsimustes, kuid omaniku soov lennata Tallinnast pani neid ebamugavasse olukorda. Nordica nõukogu püüdis ka iga-aastastel üldkoosolekutel ministriga alatatada arutelu omanikuootuste üle, kuid kui see õnnestuski, siis ülesanne lennata Tallinnast jäi vankumatuks.

„Üldistatult võib öelda, et terve Nordica tegutsemisaja on omanikul olnud suur tahe, et Nordica peab Tallinnast lendama. Aga see on olnud ebaratsionaalne ootus.“

– Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige
Riigikontrollile –

Nordica juht 2018. aasta sügisel MKMile: raha on otsas

10. 2016. aasta lõpuks oli Nordica senise tegevuse koondkahjum pea 15 miljonit eurot ning riigi antud 40,7 miljonist eurost oli pärast ettevõtte käivitamis- ja tegevuskulusid kassas raha järel 3,2 miljonit eurot. Nordica õnneks tõi Eesti ELi Nõukogu eesistumine 2017. aastal prognoositust väga palju rohkem piletitulu, kuid 2018. aasta esimesel poolel tihenes konkurents Eesti lennundusturul veelgi ja kasvasid ka kütusehinnad. Oktoobris 2018 teavitas Nordica juht MKMi ametnikke ja Nordica nõukogu, et ettevõtte pangakonto on sisuliselt tühi.

⁵ Alates 2016. aasta novembrist hakkas Nordica pakkuma lennukite rendi teenust koos meeskondadega teistele lennufirmadele Xfly kaubamärgi alt, mis kuulub Nordica tütarfirmale Regional Jet OÜ.

„Kui kaua on TVH Nordica maksejõuetuse korral võimeline ise maksjõuetuks muutumata majandustegevust jätkama?“

– TVH nõukogu esimees TVH nõukogu
06.11.2018. aasta koosolekul –

2019. aasta keskpaigaks oli Nordica võlg TVH ees kasvanud pea viie miljoni euron

MKM: Nordica miinus läks lõpuks liiga suureks

2019. aasta sügisel lõpetas Nordica Tallinnast lendamise. Tõusis küsimus, kas riigil on sellist lennuettevõtet vaja, kuid arutelu vaibus

11. 2018. aasta sügisel informeeris Nordica juhatus MKMi ametnikke ja Nordica nõukogu, et ehkki Nordica välisprojektid ja allhanketeenused on kasumlikud, ei kata see Tallinna regulaarlendude miljonitesse ulatuvat kahjumit. Ettevõtte olid tekkinud maksehäired, mis tegi murelikuks riigi teise äriühingu TVH, kes oli Nordicale rentinud kõik enda lennukid.

12. Nordica nõukogu 24.10.2018. aasta koosolekul tutvustas juhatus ettevõtte kolme võimalikku tulevikustsenaariumi, mis kõik nägid vajadust saada riigilt lisaraha. Sõltuvalt valikutest hinnati tarvilikuks summaks 10–25 miljonit eurot.

13. Nordica nõukogu andis slaidiesitluse põhjal juhatale volituse kahandada Tallinnast lähtuvaid lende kümnele liinile kolmele-neljale ning keskenduda allhanke pakkumisele eelkõige Skandinaavia lennufirmale SAS ja Poola lennuettevõttele LOT.

14. Tegelikult läks Nordica veel kaugemale ja lõpetas aasta hiljem, oktoobris 2019, kõik regulaarlennud Tallinnast. Selle otsuse täpsemad põhjendused ja analüüsid pole säilinud või pole neid paberile pandud, kuid põhjuseks võis olla, et riik ei näinud võimalust rohkem raha (riigiabi reegleid rikkumata) Nordicale anda. Riigikontrolli intervjuueeritud nentisid, et kui ka raha oleks leitud, oleks tulemuseks võinud olla AS Estonian Air vol 2, ja sama tegevusega jätkavat samasugust kolmandat riiklikku lennufirmat järjest poleks Euroopa Komisjon lubanud Eestil asutada.

„Nordica äriplaani deviis oli: me oleme kodumaisel kapitalil põhinev Eesti ja eestlaste jaoks loodud lennukompanii. Lendamine Tallinnast oli see ülesanne, mis paljusid valikuid Nordica jaoks pikalt defineeris, aga eks nad otsisid samal ajal ka muid võimalusi raha teenida. Lõpuks oli kogumis miinus nii suur, et polnud mõtet lasta seda ettevõttesse juurde tekkida“.

– Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja ning Nordica nõukogu liige Riigikontrollile –

15. Nordica majanduslike raskuste kuhjumise ja Tallinnast lendamise lõpetamisega 2018/2019. aastal kerkis Eesti lennunduse tuleviku seisukohalt kaks põhimõttelist ideed/küsimust, mis pole tänaseni lahendust saanud.

16. Esmalt tekkis Nordica juhtidel 2018. aasta sügisel mõte leevendada Nordica probleeme, liites kaks riiklikku lennukompaniid üheks ehk tuues TVH ressursid ja võimalused Nordica grupi käsutusse. Kahe äriühingu otsese ühendamise plaanile olid TVH juhid sel ajal vastu, kuna see ei olnud tulenevalt ELi riigiabiireeglitest ja TVH finantseerimislepingutest siis õiguslikult võimalik. Koroonakriisi saabudes vajus idee tagaplaanile, et tõusta mõne aja pärast Nordica ja TVH baasilt valdusettevõtte loomise kujul uuesti (loe täpsemalt ka alates p 33).

17. Teine ja veelgi olulisem küsimus pärines Rahandusministeeriumilt, kes juhtis 08.08.2019. aasta Vabariigi Valitsuse istungile esitatud riigi äriühingute koondaruande raames tähelepanu, et vaja on analüüsida

Aastal 2019 tõstatas rahandusminister kaks korda lennuettevõtete omamise otsustarbekuse küsimuse, kuid tulemusteta

Nordica ja TVH võimalikku võõrandamist. Mõned kuud hiljem, 19.12.2019. aasta valitsuskabineti nõupidamisel, tegi rahandusminister uuesti ettepaneku viia läbi Nordica ja TVH osaluse eesmärgi ja otstarbekust käsitlev analüüs. Sellele üleskutsele nähtavaid tegevusi ei järgnenud ja algatus sumbus. Mõned nädalad hiljem halvas Eesti ja sisuliselt kogu maailma lennunduse koroonapandeemia.

Oktoobris 2020 sai Nordica riigilt 22 + 8 miljonit eurot. Võimalik, et koroonakriis aitas ära hoida Nordica pankroti, sest tekkis selgem õigustus ja võimalus riigilt raha küsida

18. Nagu eespool kirjeldatud, ei olnud 2019. aasta sügiseks Nordical majanduslikku reaalsust (enam) võimalik eirata ning ettevõtte juhatuse initsiatiivil ja omaniku vaikimisel/distantseerumisel tegi Nordica oma viimase regulaarlennu Tallinnast.

Nordical oli raske juba enne koroonat. Maha tuli kanda lennufirmasse Adria kinni jäänud ligi viis miljonit eurot

19. Andmete puudulikkuse tõttu ei ole võimalik tagantjärele hinnata, kas vabanenuna kahjumlikust Tallinnast lendamisest oleks Nordical hakanud minema hästi, kui poleks vallandunud koroonakriisi, mis lennundusäri praktiliselt seiskas. Võtnud selge suuna tegeleda peaaegu täielikult vaid allhanketeenuse pakkumisega, oli Nordica äritegevuse väljavaade kindlasti parem, kuid kättesaadav info ja Riigikontrolli intervjueritute arvamused viitavad, et Nordical oli majanduslikult keeruline juba enne koroonat.

20. Nordica võlad ja makseraskused süvenesid läbi 2019. aasta. Ettevõtte likviidsusprobleeme suurendas lisaks jooksvale kahjumile ka ebaõnnestunud koostöö Sloveenia lennufirmaga Adria Airways, mis lõppes 4,6 miljoni euro suuruse nõude/laenu mahakandmisega. Juba 2019. aasta keskel oli TVH kui Nordicale lennukite rendile andja esitanud Nordicale ametliku võlanõude.

„Nordica käitumist defineeris ebarealistlik ootus lennata Tallinnast, mis viis koos ebaõnnega koostööpartnerite valikul võlgade ja makseraskusteni juba enne koroonat. Adriasse jäid kinni miljonid eurod, järgnes halb koostöösuhe LOTiga, kes ei tahtnud Nordica huvidega üldse arvestada. Nii et koroonat alguseks oli Nordical juba väga halb n-ö pagas kaasas, palju raha oli erinevatel põhjustel juba kaotatud.“

– Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige
Riigikontrollile –

Pärast Tallinnast lendamise lõpetamist rõhutas valitsus aprillis 2020 üle, kui oluline on lennata Tallinnast

21. 2020. aasta alguses vallandus koroonapandeemia, mis suures osas seiskas maailma lennunduse. Märtsis 2020 pidas MKM ettevõttega kriisikoosoleku ja aprillis 2020 andis valitsus põhimõttelise nõusoleku eraldada Nordicale kokku 30 miljonit eurot. Ühtlasi kordas valitsus üle Tallinnast lendamise olulisuse.

„Majandus- ja taristuministril esitada kahe nädala jooksul valitsuskabineti nõupidamisele lennundusvaldkonna ettevõtjate Nordic Aviation Group ASi ja Transpordi Varahaldus OÜ äriplaanide ja restruktureerimiskava koostamise plaanide eelnõud.

Pidada oluliseks riigi omanduses oleva ettevõtte opereeritavate otselendude olemasolu Eesti ja võimalikult paljude Euroopas asuvate sihtkohtade vahel.

Näha ette 30 miljonit eurot riigi osaluse suurendamiseks Nordic Aviation Group ASis ja Transpordi Varahaldus OÜs.“

– Valitsuskabineti 24.04.2020. aasta nõupidamise protokollis märgitud otsus –

MKM: sügisel 2020 oli Nordica kahtlemata maksejõuetu

22. Aprillis 2020 Nordica raha siiski veel kätte ei saanud. Valitsuse otsuses viidatud äriplaane ega restruktureerimiskavasid samuti valitsusele ei esitatud ning Nordica majandusolukord halvenes. Võlg TVH ees kasvas oktoobriks 2020 pea 15 miljoni euroni. MKMi esindaja nentis Riigikontrollile, et sügisel 2020 oli Nordica maksevõimetu.

Esmalt sooviti valitsuselt raha ilma kehtiva strateegiata

23. Oktoobris 2020 arutas valitsus rahaeraldust Nordicale uuesti. 15.10.2020. aastal toimunud istungil lükkas valitsus esmalt otsustamise edasi, kuna selgus, et Nordical ei ole ettevõtte nõukogu kinnitatud strateegiat, kuid ilma selleta ei luba riigivaraseadus riigile kuuluva äriühingu aktsiakapitali suurendada.

RaM esialgu Nordica rahataotlust ei kooskõlastanud

24. Väga olulisi puudusi leidis rahataotluses ka Rahandusministeerium, kes ametlikus kirjas põhjendas 12 punktiga, miks nad ei saa Nordica aktsiakapitali suurendamist kooskõlastada. Muu hulgas heitis ministeerium ette, et pole selge, miks on ettevõttel tarvis just 30 miljonit eurot ja kuidas raha kasutatakse; Nordica plaanid prognoosivad ülikiiret kasvu, mis ei tundu realistlik; äriplaanis puudub ülevaade riskidest ja nende võimalikest mõjudest Nordica äritegevusele; äriplaanis puuduvad alternatiivsed stsenaariumid ning finantsprognoosi põhilised eeldused jms.

„Nordica uuendatud äriplaanis on aastased käibe kasvunumbrid väga suured. Esitatud äriplaanist ei selgu, kuidas selline kasv saavutatakse. Suur osa selliseid ülikiiire kasvuplaaniga äriplaane ei realiseeru kavandatud mahus. Nordica asutamise aluseks olnud äriplaani ei ole realiseerunud. Kumulatiivne 5 aasta kahjum on –22,3 miljonit eurot oodatud –2,5 miljoni euro asemel“.

– Rahandusministri 11.09.2020. aasta kiri Riigikantsleile Nordica aktsiakapitali suurendamise teemal –

Valitsusmaterjalid sügisel 2020: Nordical on tegevusplaani liinilendude taasalustamiseks Tallinnast

25. Hiljem äriplaani siiski Nordica nõukogu liikmete allkirjad sai ja ka Rahandusministeeriumi vastuseis ületati. 15.10.2020. aasta korraldusega eraldas valitsus Nordicale 22 miljonit eurot aktsiakapitali ning võimaldas taotleda KredExilt käibekapitalilaenu summas 8 miljonit eurot. Valitsusele esitatud materjalides markeeriti taas Tallinnast lendamise küsimus. Päevakorrapunkti tutvustuses öeldakse: Nordica on lähi-aastateks välja töötanud tegevusplaani, mis sisaldab regulaarsete liinilendude taasalustamist Tallinnast.

Euroopa Komisjon kiitis valitsuse rahaeralduse heaks, kuid fikseeris, et Nordica ei tohi kahjumlikke liine opereerida

26. Nordica aktsiakapitali suurendamise eeltingimus oli Euroopa Komisjoni heakskiit ja see ka saadi. Koroonapandeemia tõttu kehtestati

Euroopas erakorraliselt leebed riigiabiireeglid. Siiski keelas Euroopa Komisjon oma otsuses Nordical kahjumlike liinide opereerimise, mis vähemalt 2020. aasta sügisel ja ka praegustes turutingimustes tähendab keeldu lennata kommertsriskiga Eestist ja Eestisse. Lisaks sätestas Euroopa Komisjon, et valitsuse antud riigiabi tuleb riigile tagastada hiljemalt 2026.

27. Koroonaja ajal kehtinud riigiabiireeglite järgi ei pea saanud riigiabi maksmata tagasi tingimata rahast ja selle saab arvata tagastatuks ka siis, kui ettevõtte turuväärtus on võrreldes riigiabi andmise hetkega kasvanud rohkem, kui anti abi. MKMi kinnitusel asuti Euroopa Komisjoniga konsulteerima ning 2023. aasta juuni seisuga nähti võimalust, et Nordica võib riigiabi tagastamise tingimused täita ettevõtte väärtuse kasvu kaudu. Juulis ilmnenud uus teave Nordica majandusliku olukorra kohta mõjutab aga ilmselt ka riigiabi tagastamise küsimust. Otsuse riigiabi tagastatuks arvestamise kohta peab tegema siiski abi andja ehk Vabariigi Valitsus. Praeguse seisuga seda tehtud ei ole (loe ka p 57).

Ebaselgus küsimuses, mida teha riikliku lennuettevõttega, kes Eestist ja Eestisse lennata ei saa, jätkus

Riigi lisaraha päästis Nordica aastal 2020, aga mis saab edasi?

28. Riigi antud 22 miljoni euroga stabiliseeris Nordica 2021. aastal oma majandusolukorra. Tasus suurema osa võlgnevustest, sh lennukite rendileandja TVH ees, ning ostis probleemseks kujunenud koostööpartnerilt LOTilt välja 49%lise osaluse Nordica tütarfirmas OÜ Regional Jet. KredExi laenu mahus kuni 8 miljonit eurot esialgu kasutusele ei võetud.⁶

29. Riigikontrolli intervjuueeritud MKMi esindaja ja Nordica nõukogu liikme hinnangul tekkis umbes koroonakriisi ajal arusaamine, et Nordical on väga keeruline täita talle asutamisel pandud ootusi ühendada Tallinna ja Euroopat (võimalikult paljude sihtkohtade näol).

„On jõutud äratundmisele, et Tallinnast oma nime all regulaarlendamine eeldab teistsugust ettevõtet ja teistsuguseid võimalusi, kui on Nordical. See eeldab suurt liinivõrku, suurt lennukiparki, suurt paindlikkust ja suuri puhvraid. See kõik on väga kallis.“

– Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja ning Nordica nõukogu liige Riigikontrollile –

RaM: enam ei saa rääkida, et Nordica täidab avalikku ülesannet

30. Ka Rahandusministeeriumi esindaja kinnitas Riigikontrollile, et hästi lihtsustatult on Nordica ja Tallinna/Eesti lennundusturg liiga väikesed, et rakendada edukalt sõlmlennujaama strateegiat. Tallinnast on väga keeruline kujundada regiooni lennukeskust, mida proovis AS Estonian Air eelmise kümnendi esimesel poolel. Samas ei ole RaMi esindaja veendunud, et riigi poliitiline juhtkond ja ametnikud sellest lõpuni või ühtmoodi aru on saanud.

„Kui kasutada kirjanduslikku kujundit, siis MKM püüab vahel pigistada kivist vett välja, et näidata, et Nordicas osaluse omamine on riigile strateegiliselt oluline. Püütakse näidata, et Nordica on strateegiliselt vajalik, kuigi ilmselt

⁶ 2023. aasta aprilli seisuga oli Nordica kinnitusel laenu veidi kasutatud, et katta koroonakriisi rahavooli järelmõjusid ja tagada likviidsus tingimustes, kus peamisel Nordica kliendil on osa arveid Nordicale tasumata.

saadakse ka ise aru, et niiviisi või nendel tingimustel tegelikult ei ole.“

– Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige
Riigikontrollile –

Aprillis 2021 tõstatas rahandusminister Nordica võõrandamise küsimuse kolmandat korda, kuid arutelu lükkati edasi

31. Pool aastat pärast Nordicale lisaraha andmist proovis rahandusminister kolmandat korda tõstatada valitsuses küsimuse Nordica ja TVH võimalikust võõrandamisest. 22.04.2021. aastal arutati valitsuskabinetis riigi äriühingute revisjoni ning rahandusminister tegi valitsusele ettepaneku analüüsida olukorda ning esitada ettepanekud Nordica ja TVH konsolideerimise otstarbekuse ja osaluse võõrandamise võimaluste kohta septembris 2021. Valitsus kiitis küll heaks rahandusministri ettepanekud mitmete teiste riigi äriühingute kohta, kuid Nordica ja TVH teemal lükkus arutelu edasi.

Juulis 2021 soovis rahandusminister neljandat korda Nordica ja TVH osaluse otstarbekusest rääkida, kuid arutelu lükkus edasi

32. 01.07.2021 soovis rahandusminister taas valitsusliikmetega arutada riigi äriühingutes, sh Nordicas ja TVHs, osalemise põhjendusi ja erastamisvõimalusi, kuid valitsus küsimust nõupidamisel siiski ei käsitletud. Ajavahemikul august 2019 kuni juuli 2021 oli Nordica ja TVH omamise põhjendatust soovitanud kaaluda kaks erinevat rahandusministrit kokku neli korda.

Oktoobris 2021 andis valitsus MKMile põhimõttelise heakskiidu luua Nordica ja TVH baasil valdusettevõtte perspektiiviga see hiljem võõrandada. Kumbki idee pole teoks saanud

33. Oktoobris 2021 sai arutelu Eesti lennunduse tuleviku üle valitsuses siiski teoks. Majandus- ja taristuminister tõi valitsuse ette idee luua Nordica ja TVH baasil valdusettevõtte, et „kontserni struktuuris oleks võimalik saada suuremat kasuefekti ning arendada koordineeritumalt ühise huviga projekte“.

34. Valitsuskabinetile esitatud memorandumis nendib minister, et lähitulevikus on raske näha, et Eesti riigi omandis oleval lennuettevõttel on võimalik Eestist otseline avada, kuna eeltingimuseks on kasumlikkus ja väline finantseerimine ei ole riigiabi tingimuste ning piirangute tõttu võimalik.

„Nordicas on säilinud valmidus taastada vajalikud ühendused Tallinnast minimaalse ajakuluga vältimaks katkestusi lennuühendustes Euroopa sõlmennujaamadega turutõrke ilmnemisel, nt juhul kui teised lennuettevõtjad lende Tallinnast ei võimalda. Eelnevalt lähtuvalt on võimalik ka edaspidi keskenduda pigem allhanke äriale. See aga ei ole otseselt seotud riigi strateegilise huvi ja osaluse säilitamisega ettevõttes ning tuleks kaaluda kogu kontserni erastamist.“

– Valitsuskabineti 21.10.2021. aasta nõupidamisele MKMi esitatud memorandum –

35. Valitsus andiski oma otsusega ministrile loa valmistada ette uue valdusettevõtte asutamine. Loa sisuks oli „lennunduskontserni moodustamine ja selles ettevõtjate tegevuse korraldamine“, eelnevalt tuli kontserni asutamiseks küsida seisukohta Euroopa Komisjonilt. MKM hindas, et mahukateks ettevalmistusteks kulub kuni kuus kuud. Praeguseks, pea kaks aastat hiljem, on konsultatsioonid Euroopa

Komisjoniga pooleli ja valdusettevõtet pole asutatud ega valitsus rohkem teemat arutanud.

Nordica sai omanikult ülesande tagada Eestile vajalikud lennuühendused, kuid pole selge, kuhu, millal ja kuidas peaks Nordica Tallinnast taas lendama ja kas see üldse võimalik on

36. Vabariigi valitsuse 2021. aasta oktoobri otsuse taustal või sellest hoolimata jätkati Nordica omamise eesmärkidest kõnelemist ja kirjutamist muudes formaatides.

37. Kaks peamist infoallikat riigi äriühingutele seatud eesmärkide kohta on osalust valitseva ministri kinnitatud omanikuootused äriühingule ning rahandusministri koostatav iga-aastane riigi äriühingute ja sihtasutuste koondaruanne valitsusele. Nordica puhul on põhjendused, miks riik äriühingut omab, erinevates materjalides kohati vastukäivad/erinevad.

38. Näiteks on omanikuootuste ja koondaruande vahel olnud erimeelsusi küsimuses, kas Nordica eesmärk on vaid omanikule tulu teenida või täidab ta seejuures ka avalikku ülesannet. Erinev on koondaruandes olnud ka RaMi ja MKMi arvamus, kas Nordica tuleks võõrandada või mitte ja/või kas tuleks seda enne analüüsida.

Eesti jaoks kriitilised liinid ja väljumisajad pole defineeritud

39. Umbes Tallinnast lendude lõpetamise ajal, juunis 2019, tekkis omanikuootustesse viide, et Nordica ei pea tingimata ise Tallinnast lendama, küll aga peaks Nordica olema valmis tagama vajalikud lennuühendused, kui Eestis tekib lennundusturul tõrge (ja teised vedajad siit millegipärast lahkuvad).

„Omanik püstitas nõukogule ülesande, et ettevõttel tuleb luua eeldused Tallinnast lendude teenindamiseks ka pärast senise liinivõrgu sulgemist olukorraks, kui tekib kiire vajadus reageerida ning uusi regulaarliine Tallinnast avada.“

– Nordica korralise üldkoosoleku 26.06.2019. aasta protokoll –

40. Omaniku ootus, et Nordica peab reageerima turutõrkele, korraldada üle ka järgmistest vastavates materjalides. Näiteks oktoobris 2021 kinnitatud omanikuootus seadis Nordica eesmärgiks tagada turutõrke või muu erakorralise asjaolu tõttu tekkinud puudujäägi esinemisel võimekus korraldada võimalikult lühikese ajaga riigile vajalikud lennuühendused riigile oluliste sihtkohtadega. Sellele ülesandele viitas ka 2021. aasta oktoobri valitsusmaterjal. Mida see tähendab, ei osanud aga osapooled Riigikontrollile täpsemalt selgitada.

„Lennuühendused peaksid olema kvaliteetsed ehk sagedus oleks piisav ja ärireisijate jaoks headel kellaagadel. Konkreetselt liinivõrk ja lennuajad, mida Nordica peaks turutõrke korral tagama, ilmselt ei ole defineeritud.“

– Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja ning Nordica nõukogu liige Riigikontrollile –

„Kui küsida, mida omanik turutõrke all täpsemalt mõtleb, siis eks meie peame ka omaniku ootust tõlgendama ja see oleks lihtsam, kui see oleks selgemalt defineeritud. Meile seda praegu niiviisi ette ei ole kirjutatud.“

– Nordica esindajad Riigikontrollile –

Lennukite hankimine Eesti teenindamiseks võib võtta kuid ja lennata saaks vaid kasumlikel liinidel

41. Kuna pole määratletud, milline on see olukord või turutõrge, mis peaks Nordica Eesti lennundusturul taas käivitama, ei ole ka selge ega läbi mõeldud, millise viitaja, kulude ja tingimustega oleks Nordical võimalik olemasolevate kohustuste kõrvalt Tallinnast taas lennuda avada.

42. Kõik intervjuueeritud selgitasid Riigikontrollile, et Nordica lennukid on hõivatud allhanketeenuste pakkumisega teistele lennuettevõtetele. Lennukid on maksimaalses kasutuses ja see peabki nii olema, sest seisev lennuk teenib kahjumit. Kui piletite müük oleks võimalik organiseerida päevade või nädalatega, siis lennukite hankimine võib võtta kuid. Sõltub, mitmele liinile on lennukeid tarvis ja millisel perioodil: suvel on vabu lennukeid saada vähem ja need on kallimad.

„Ma juhiks tähelepanu, et esimene küsimus peaks olema, miks keegi üldse olulise/kasumliku liini peaks Tallinnast sulgema. Kas see oli konkurendi strateegiline otsus, et ta ei taha enam Tallinnast lennata, või majanduslik otsus? Ja kui see oli majanduslik otsus, siis miks me arvame, et Nordica peaks selle liiniga kasumit teenima?

Teine oluline aspekt on see, et isegi kui Nordical on [piletimüügisüsteem] Amadeus ja personal, siis tal ei ole ju vabu lennukeid. Nordica ei hoia lennukeid ju varus, see oleks majanduslikult ebamõistlik, need on klientide kasutuses. Muidugi on Nordical varulennukeid ka, tavapäraselt iga 6 või 7 lennuki kohta on 1 varu, aga me ei saa võtta ja hakata sellega lendama näiteks Brüsseli vahet, sest siis meie teenindus SASi suunal kukub kokku. Ja lennukite hankimine ei käi hetkega.

– Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige
Riigikontrollile –

Nordica: tõenäosus, et tekib Tallinnast kasumlik liin, mida on võimalik teenindada olemasoleva lennukipargiga, on väga väike

43. Nordica esindajate hinnangul peaks konkurentsiolukord Tallinna lendude osas väga palju muutuma, et ettevõttel tekiks vajadus ja võimalus lennuda taas avada. Näiteks oleks väga keeruline ette kujutada, et Tallinna-Kopenhaageni või Tallinna-Stockholmi liin jääks vedajatest tühjaks: neil suundadel on palju reisijaid, liinid on kasumlikud ja kui mõni vedaja peaks oma tegevuse lõpetama, tekib sellistel liinidel alati uusi.

MKM märtsis 2023: Eesti lennundusturg toimib ka ilma Nordicata, loodame veenda valitsust ja saada loa ettevõtte võõrandamiseks

44. Riigikontrolli intervjuueeritud MKMi esindaja ja Nordica nõukogu liige on kindel, et kui varem oli Nordical ülesanne lennata Tallinnast ja pärast lendude lõpetamist tagada Eesti ühendatus, siis praegu ministeerium seda funktsiooni Nordical enam ei näe. Seda funktsiooni täidavad teised lennuettevõtted.

45. MKMi esindaja sõnul toimib Eesti lennundusturg ka ilma riigi omanduses Nordicata, kuna konkurendid jälgivad siin toimuvat pingsalt ja tegutsevad aktiivselt. Kui on lennata soovijaid ehk nõudlust, siis on ka pakkujaid ehk lennuettevõtteid: Eesti jaoks olulised liinid ära ei kao. Selle mõttega nõustusid ka Nordica esindajad.

„Kahtlemata on riigil mõttekoht, kas peab omama lennuettevõtet, mis Tallinnast ei lenda, aga siin peab valima ka hetke, et ettevõtte müügihind oleks riigile kui müüjale atraktiivne.“

– Nordica esindajad Riigikontrollile –

MKM märtsis 2023: kunagi ei tea, kust tuleb uus kriis. Rohkem raha riik Nordicasse ei pane

46. Pärast lendude lõpetamist Tallinnast, 22 + 8 miljoni euro saamist riigilt ning allhanketeenustele keskendumist õnnestus Nordical aastatel 2021 ja 2022 teenida vastavalt 1,2 ja 1,5 miljonit eurot kasumit. Märtsis 2023 nentis MKM Riigikontrollile, et ettevõtte on tubli, kuid kunagi ei tea, millal või millisel kujul võib tekkida uus kriis.

47. Lisaks on Nordica äritegevus suures osas sõltuv lepingust SASiga, kes on teatavates raskustes ja restruktureerimisprotsessis.⁷ Aprillis 2023 antud intervjuus selgitasid Nordica esindajad Riigikontrollile, et ettevõtte tegeleb eelkõige majanduslike riskide hajutamise, uute klientide leidmise ja ettevõtte väärtuse kasvatamisega, ning MKMi ametnikud püüavad uuele ministrile selgitada, et Nordicas senisel kujul osalusega jätkamine pole mõistlik.

MKMi ja RaMi ametnikud on ühel meelel, et Nordica ja TVH omamine pole riigile enam vajalik, kuid lahknevad arvamused, kuidas ettevõtte müüa

48. Riigikontrollile esitatud materjalidest ning intervjuudel väljendatud seisukohtadest nähtub, et MKMi ja RaMi ametnikud ning Nordica ja TVH esindajad on ühel nõul, et Eesti lennuühenduste tagamiseks ei pea riik enam Nordicat tingimata omama. Turg saab sellega ise hakkama ja asjaosalised mõistaksid, kui valitsus peaks otsustama Nordica ja TVH müüa. Valitsuse otsust aga ei ole ning Riigikontrolli intervjuueeritute arvamused kahe riikliku lennuettevõtte tuleviku kohta lahknevad.

MKM: esmalt tuleks luua valdusettevõtte. Müüa tuleks kogu kontsern, mitte ettevõtte eraldi

49. MKMi kui Nordica ja TVH osalusi valitsenud ministeeriumi esindaja sõnul peaks esimese sammuna looma Nordica ja TVH baasil valdusettevõtte ja seejärel võiks tulla kõne alla moodustatud kontserni müük. Lahtine on ametniku sõnul, kas võõrandada kontsern täielikult või jääks riik näiteks strateegilise investori kõrval vähemusosanikuks. MKM viitab, et üldsõnaline volitus valdusettevõtte loomiseks saadi valitsuselt ka 2021 sügisel.

„Volituse valdusettevõtte loomise protsessi alustada saime 2021. a sügisel toonaselt valitsuselt ja nüüd oleks aeg see lõpule viia. Kui kontserni asutamise kasuks otsustatakse, siis järgmine etapp on see vabale turule müüki panna. Ka müügiotsus või vähemalt võõrandamise protsessi alustamise otsus võiks valitsuselt tulla 2023. aasta lõpuks. Tuleks müüa korraga kogu kontsern ja esimesel võimalusel. Lepingud, varad jne on koos rohkem väärt kui tükeldatud kujul.“

– Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja ning Nordica nõukogu liige Riigikontrollile –

RaM: valdusettevõtte suurt efekti ei annaks. Müüa võiks ka Nordica ja TVH eraldi

50. Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige märkis Riigikontrollile, et valdusettevõtte asutamise peale võib mõelda, aga kuna Nordica ja TVH on juba praegu äriliselt väga integreeritud, siis mingit olulist rahalist kokkuhoidu või sünergiaid valdusettevõtte loomine ei

⁷ <https://www.reuters.com/markets/deals/airline-sas-seeks-equity-bids-part-bankruptcy-proceedings-2023-04-06/>

annaks. Valdusettevõtte asutamine näib olevat päevakorral pigem seetõttu, et juba aastast 2015 on riigi (poliitilisele) juhtkonnale arusaamatu, miks Nordica ja TVH eraldi äriühingud on.

„Mina mõistan seda, et erinevad tegevusalad on erinevates ettevõtetes. Samuti, ma saan aru, et MKM näeb, et kui kontserni kunagi müüa, siis tervikuna; ma ise ei välistaks siiski müüki ka n-ö jupikaupa. Seda põhjusel, et tegelikult lennundusturg liigubki sellise mudeli poole, kus on varahaldusettevõtted, kes annavad lennukeid rendile, ja operaatorettevõtted, kes võtavad ise tururiski või teevad allhanget. Seega, ma isiklikult MKMi asemel kaaluks tõsiselt ka seda varianti, et müüa TVH näiteks mõnele liisingfirmale ja tegeleda lennufirmaga eraldi. Praegu kaldutakse sinna poole, et võimaliku müügi korral müüa kõik korraga, aga see võib vähendada ostuhuvi: näiteks võibolla mõni lennuoperaator ei tahakski endale lennukeid, või vastupidi oleks huvitatud mõni lennukite liisingfirma, kes ei soovi tegeleda lendude opereerimisega.

– Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige
Riigikontrollile –

**Nordica: riske peab
hajutama. TVHd eraldi müüa
oleks keerulisem**

51. Nordica, kes juba 2018. aasta sügisel nägi TVH endaga liitmises võimalust leevendada varade ühendamise teel enda majanduslikku olukorda, on valdusettevõtte loomise algatusega päri. Õigemini kasvaski valdusettevõtte loomise idee TVH juhtide meenutusel välja Nordica kunagisest mõttest. Nordica rõhutab, et valdusettevõtte asutamine ja võimalik müük on omaniku otsus, kuid Nordica nõukogu kinnitas juba 2023. aasta veebruaris ettevõtte strateegia, mis justkui on koostatud juba kogu kontsernile. Kui ettevõtete müük tuleks kõne alla, siis pooldaksid nad kogu kontserni võõrandamist.

„Kui omaniku soov on enne võimalikku müüki tuua ka TVH meie grupp, siis peame seda mõistlikuks, sest ka ostuhuvilisi oleks tervele kontsernile tõenäoliselt rohkem; näiteks ainult TVHle kui varahaldusettevõttele oleks keerulisem ostjat leida, kuna meie oleme nende ainus klient. Võimaliku tulevase valdusettevõtte puhul peab jälgima seda, kas on võimalik hajutada riske nii, et võimalikud majanduslikud tagasilöögid lendude opereerimise suunal ei ohustaks vara ehk lennukeid ehk kas on võimalik vältida nõ ristgarantiisid grupi sees. Nordica juhatuse hinnangul on see võimalik.“

– Nordica esindajad Riigikontrollile –

**TVH: on investoreid, kes
tahavad tegeleda ainult
lennukitega, ja seejuures
mitte tingimata lendamisega**

52. Riigikontroll küsis võimaliku valdusettevõtte loomise ja kontserni või Nordica ja TVH eraldi võõrandamise kohta arvamust ka TVH juhtidelt. TVH juhid märkisid, et kuna TVH ei täida riigi jaoks strateegilist eesmärki ega tegutse avalikes huvides, siis on loogiline, et TVH puhul võidaks müüki kaaluda. Samas on võõrandamisest rääkimine ennatlik, kuna TVH on aru saanud, et MKMi soov on enne moodustada valdusettevõtte. Samuti rõhutasid TVH juhid, et ettevõttel on aastate jooksul tekkinud finantseerimisasutuste silmis arvestatav välise rahastuse kaasamise kogemus ja majandusajalugu, millest riik ei peaks kergekäeliselt loobuma.

„Võõrandamise puhul on väga oluline analüüsida ja prognoosida ka turuolukorda, sh ettevaatavalt 12 kuni 24 kuu

perspektiivis. Võib olla, et kasumlikum on müüa Nordica, Xfly ja TVH kontsernina koos, aga võib ka olla, et eraldi, seda peaks juba konkreetset ajahetke ja prioriteete silmas pidades hindama. Näiteks kui müüa TVH eraldi, siis tekib küsimus, kas on mõtet hakata müüma osaühingut või pigem lihtsalt lennukid või lennukid koos rendilepingutega.“

– TVH esindajad Riigikontrollile –

53. TVH viitas Riigikontrollile, et Eesti lennunduse tulevikku kujundades, millest üks küsimus puudutab omaniku plaane seoses Nordica ja TVHga, on võimalusi kahtlemata mitmeid. Tasub aga tähele panna, et lennundusturg on arenenud suurema spetsialiseerumise suunas selles mõttes, et on ettevõtteid, kes tahavad tegutseda lendude opereerimisega, ja on ettevõtteid, kes soovivad tegeleda selleks vara/lennukite pakkumisega. Samamoodi on ka investoreid, kes tahavad tegeleda ühe või teise suunaga, mitte tingimata mõlemaga. Otsustele peaks aga eelnema turuanalüüs ning ekspertide soovitude ärakuulamine.

Pole kindel, kas ja millal Nordica ning TVH tulevikku puudutavad arutelud valitsuse põhimõtteliste otsusteni jõuavad

54. Kuigi Riigikontrolli intervjuueeritud ministriumide ametnikud ning Nordica ja TVH esindajad nõustusid 2023. aasta kevadel, et aeg lennundusvaldkonnas uute otsuste tegemiseks on küps ja tuleb vaid parimad lahendused välja sõeluda, ei ole nüüd enam sugugi kindel, kas ja millal küsimus valitsuse päevakorda jõuab. Juulis 2023 omanikule ja äriühingu nõukogule halva üllatusena tulnud Nordica kehv majanduslik seis on olukorda muutnud.

MKM ei olnud koondanud argumente, millega valdusettevõtte loomise ja võõrandamise ideed valitsusele müüa

55. MKMi sõnul oli neil kavatsus tutvustada Nordica ja TVH baasilt valdusettevõtte loomise (ning kontserni võõrandamise) ideed osalust valitsevale ministrile ja valitsusele ning saada valitsuse toetavad otsused 2023. aasta lõpuks. Samas ei olnud MKMil esitada analüüsi ja argumente, milline on täpsemalt valdusettevõtte loomise kasu.

„Riigikontrolli küsimus MKMile: Kas kusagil on analüüsitud, millised on valdusettevõtte loomise kasud ja riskid?

MKMi vastus: argumendid on toodud 2021. a sügisel koostatud kabinetimemorandumis, täpsemat ametlikku paberit või analüüsi esitada ei ole. On MKMi sisemisi ja äriühingutega mõtete n-ö põrgatusi, aga see pole vist see, mida te otsite. Täpsemalt analüüsime ja esitame kasud ja riskid siis, kui tuleb valitsustasandi otsustuskoht.“

– Riigikontrolli 28.03.2023. aasta intervjuu MKMi esindajaga –

Nordica: arvudesse pandud valdusettevõtte kasude terviklikku analüüsi ilmselt ei ole

56. Riigikontroll juhib tähelepanu, et viidatud 21.10.2021. aasta valitsuskabineti nõupidamisele esitatud memorandumis on valdusettevõtte loomise plussid ja miinused esitatud väga üldsõnaliselt, pelgalt nimetades saavutatavat kokkuhoidu ja sünergiat ressursside juhtimisest. Täpsemaid kvantitatiivseid hinnanguid pole ning ka need üldsõnalisel prognoosid seadis RaMi esindaja intervjuul Riigikontrolliga kahtluse alla.

„Kõige värskemad põhjendused peaksid olema toodud viimases valitsuskabineti memorandumis (sügis 2021), kuigi

tõele au andes seal konkreetsemaid või kvantitatiivseid argumente ei ole, on pigem kirjeldav üldsõnalisem jutt. Pärast seda kabinetimemorandumit on valdusettevõtte loomisest ametlikumat materjali vähem liikunud, kui üldse on. Kokkuvõtvalt, kui nii mõelda ja küsida, siis ma ei tea, et sellisel kujul oleks argumente ja riske kaardistatud ning analüüsitud. Samas ma rõhutan, et valitsus on seni andnud valdusettevõtte loomisele pigem pehme põhimõttelise toetuse, kuid lõplikku otsust veel pole tehtud.“

– Rahandusministeeriumi esindaja ja Nordica nõukogu liige
Riigikontrollile –

TVH: valdusettevõtte loomise idee käis meie laual viimati 1,5 aastat tagasi

57. Ühtlasi oli oktoober 2021 viimane kord, kui valitsus Nordicaga seonduvat arutas ja andis ka üldsõnalise volituse valdusettevõtte loomisega edasi tegeleda. MKMi sõnul venis protsess eelkõige seetõttu, et enne valdusettevõtte asutamist peaks Nordica tagastama riigilt saadud 22 miljonit eurot⁸. Nii selleks kui ka valdusettevõtte asutamiseks on vaja Vabariigi Valitsuse otsust, kuid konsultatsioonid Euroopa Komisjoniga on pooleli (loe ka p-d 26 ja 27).

58. Kui MKMi ideega valdusettevõtte loomisest on RaMi, Nordica ja TVH esindajad üldises plaanis kursis, siis kontserni või äriühingute eraldi müümise kava tundub nende jaoks sedavõrd kauge, et spekulatsioonidele võõrandamise üle oleks tegelikult ennatlik.

RaM: Nordica müümise plaani areng skaalal 0–10 on 0

59. Rahandusministeeriumi esindaja selgitas märtsis 2023 Riigikontrollile, et talle teadaolevalt on MKMil kontserni müügiplaan mingis perspektiivis jätkuvalt olemas, kuid konkreetsusastet sellel kaval hetkel ei ole. Ka Nordica esindajad kinnitasid, et ettevõtte ei tööta praegu teadmisega, et omanik ta müüks. TVH esindajad märkisid, et esimene küsimus on, kas omanik midagi kontserni loomise teemal otsustab, edasise suhtes hetkel arvamuse avaldamine oleks juba spekulatsioon.

MKM: Nordica müük on paljusküsimus veel MKMi-siseses ideefaasis

60. MKMi esindaja nentis 2023. aasta märtsis samuti, et Nordica ja/või TVH mingil kujul võõrandamisest pole konkreetset juttu seni palju olnud ning ehkki asjaosalised peaksid olema mõttega kursis, on küsimus pigem alles ideefaasis.

„Me oleme algusest peale öelnud, et müüa tuleks kogu grupp korraga ja RaM on meie seisukohaga kursis. See on ka viimases valitsuskabinetile tutvustatud memorandumis 2021. a sügisest vähemalt kaude kirja pandud. Tõsi, see viide memorandumis oli napp, kuna müümise teemat ei olegi veel õigupoolest tugevalt laual olnud. Võõrandamine on pigem MKMi mõte ja idee, mille võiks välja käia. Nii et kui te tahate kasutada müügi (võimaliku aja ja tegevuskava) kohta väljendit MKMis küpsenud, siis te ilmselt ei eksi, sest praegu see ongi veel ideefaasis, mille me tahame esmalt uue ministri ja seejärel valitsuse ette viia. Mis puutub äriühingute arvamusse, siis ma ei ole aru saanud, et keegi vastu oleks.

– Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi esindaja ning Nordica nõukogu liige Riigikontrollile –

61. Küsimus, kas riigi poliitiline juhtkond jagab MKMi ametnike veendumust, et Eesti lennundusturg toimib ka ilma riigi omanduses

⁸ Lisaks peab tagastama kuni kaheksa miljonit eurot laenu vastavalt kasutusse võetud laenusummale.

MKM: analüüsid tulevad, valitsus saab valdusettevõtte loomise ja müügi suhtes teha kaalutletud otsuse

Nordicata, või milliste argumentide korral oleks otsustajad valmis seda seisukohta jagama, jääb. Veel 29.12.2022. aastal ministri kinnitatud omanikuootustes Nordicale on öeldud, et ettevõtte peab tagama lennuühendused riigile strateegiliselt oluliste sihtkohtadega.

62. MKMi esindaja ja lennundusvaldkonna vastutav ametnik kinnitas märtsis 2023 Riigikontrollile, et nii valdusettevõtte kui ka Nordica ja TVH mingil kujul võõrandamise teema viiakse otsuste saamiseks kindlasti ametisse astunud kliimaministri ja loodetavasti ka valitsuse ette. Kõik vajalikud argumendid ja mõjuanalüüsid koostab MKM otsuste langetamise ajaks.

Pärast Nordica erikontrolli ja stabiliseerimist oleks vaja otsustada, kas müüa Nordica ja TVH osaliselt või täielikult ning kas eraldi või kontsernina⁹

63. Ülevaate koostamise käigus läbi vaadatud kirjalikest materjalidest ja tehtud intervjuudest ministeeriumide ning äriühingute esindajatega nähtub, et Nordica ja TVH ei ole riigi jaoks (enam) strateegiliselt vajalikud ettevõtted ning on keeruline leida põhjusi, miks peaks riik jätkama Nordica ja TVH (enamus)osanikuna.

64. 2023. aasta juulis ilmnes, et Nordica majandusolukord oli alates tänavu maikuust järsult halvenenud. Äriühingu juhatuse esimees lahkus ja Nordica majandustegevuse ümberstruktureerimiseks palgati rahvusvahelised eksperdid. Lisaks otsustas kliimaminister viia Nordicas läbi äriseadustiku § 330 kohase erikontrolli. Kliimaministri sõnul peaksid erikontrolli tulemused selguma kolme kuu ja ettevõtte stabiliseerimise õnnestumine poole aasta jooksul.

65. Viimase paari kuuga on muutunud vaid Nordica majanduslik olukord: argumente, miks riik peaks Nordicat omama, pole lisandunud. Puudub arusaadav avalik huvi riigi osalemiseks Nordicas ja TVHs. Samuti ei ole riik osutunud piisavalt oskuslikuks ja huvitatud omanikuks nii keerulises ärivaldkonnas nagu lennundus. Seetõttu oleks Riigikontrolli arvates mõistlik Nordica majandustegevuse stabiliseerimise korral ja pärast ettevõttes algatatud erikontrolli tulemuste selgumist võtta suund Nordica ja TVH võõrandamisele.

66. Kui Nordica ja TVH võõrandada, siis viisil, mis vastab riigi huvidele enim. Audititoimingud näitasid, et ministeeriumide ametnikel ja äriühingute esindajatel on kaalukaid argumente äriühingute võõrandamiseks nii kontsernina kui ka eraldi. See teadmine tuleks kokku koguda ja teha Vabariigi Valitsusele põhjendatud ettepanek. Valitsuse otsus, kas asutada Nordica ja TVH baasil valdusettevõtte ja see müüa; müüa ettevõtted eraldi, ja/või müüa osaliselt strateegilist investorit kaasates, eeldab põhjalikku läbimõtlemit, kuid samas on oluline vältida ka pikaajalisse analüüsimisse takerdumist.

67. Riigikontrolli soovitused kliimaministrile:

- esitada pärast Nordica erikontrolli tulemuste selgumist ja majandustegevuse stabiliseerimist (ja neist sõltuvalt) Vabariigi Valitsusele otsustamiseks ettepanek ASi Nordic Aviation Group

⁹ TVH puhul on võimalik kaaluda ka ainult ettevõtte varade (lennukite) müüki ja TVH tegevus lõpetada.

ja OÜ Transpordi Varahaldus või nende baasil loodava valdusettevõtte võõrandamise kohta;

- (kuni ASi Nordic Aviation Group võõrandamiseni) määrata 2023. aasta jooksul omanikuootustes kindlaks, milliste asjaolude ilmnemise korral peab Nordica asuma tagama lennuühendusi Eesti ja Euroopa / muu maailma vahel. Panna paika, millised on Eesti jaoks olulised ühendused jm ühenduvusega seonduvad parameetrid (näiteks väljumisajad); selgitada välja Nordica võimekus olemasolevate kohustuste kõrval ühendusi tagada ning koostada vastav valmisoleku tegevuskava;
- tagada, et ASi Nordic Aviation Group ja OÜ-l Transpordi Varahaldus oleks tegutsemisperioodi igal ajahetkel omaniku kinnitatud ootused ning äriühingu nõukogu heaks kiidetud strateegia, ja äriühingu nõukogu hindaks regulaarselt strateegia elluviimist ning ettevõtte tegevuse vastavust omaniku ootustele.

Kliimaministri vastus: olete teinud kliimaministrile kolm soovitusi. Esiteks soovitate esitada Vabariigi Valitsusele otsustamiseks NAGi (Nordic Aviation Group) ja OÜ Transpordi Varahaldus või nende baasil loodava ühisettevõtte võõrandamine. Mõlema ettevõtte üldkoosolekuna leian, et riigil ei ole vajalik omada mujal lennundusäris tegelevaid ettevõtteid, mis Eestis lennuühendusi ei hoia, ning mõlemad ettevõtted tuleb erastada. Arvestades eespool kirjeldatud NAGi olukorda, sh nii juhtimist kui finantsilist, pean olemasoleva teabe põhjal otstarbekaks ära oodata ümberpööratismeeskonna töö tulemused ning seejärel võtta vastu erastamist puudutavad otsused.

Teise soovitusena teete ettepaneku määrata omaniku ootuste dokumendis kindlaks detailsed asjaolud Nordica lennuühenduste tagamiseks. Ma ei näe, et Nordica tänane ärimudel viib lennuühenduste taastamiseni Tallinnast. Ühendusi on võimalik parandada, luues soodsad tingimused Tallinna Lennujaama arenguks. Taotlen selleks 2024. aasta eelarveprotsessis lisarahastust.

Kolmanda soovitusena teete ettepaneku tagada, et nii NAGil kui ka OÜ-l Transpordi Varahaldus oleksid igal ajahetkel kinnitatud omaniku ootused, nõukogul heaks kiidetud strateegia ning nende elluviimist ja järgimist hinnatakse regulaarselt. Uuendame ettevõtete strateegiat pärast NAGi erikontrolli tulemuste selgumist ja ümberpööratismeeskonna töö lõppu.

/allkirjastatud digitaalselt/

Märt Loite
analüüsiosakonna peakontrolör

Riigikontrolli soovitused ja kliimaministri vastused

Riigikontroll andis ülevaate põhjal kliimaministrile mitmeid soovitusi. Minister saatis oma vastuse 17.08.2023.

Kliimaministri üldised kommentaarid ülevaate kohta

Kliimaminister: Täna Riigikontrolli koostatud „Ülevaade riikliku lennuettevõtte Nordica tegevusest“ eelnõu tutvumiseks saatmise eest.

Olukorras, kus Nordica alates 2019. aasta sügisest enam Tallinna lennujaamast ei lenda, on Riigikontrolli välja toodud järeldused asjakohased. Heade ühenduste tagamine Tallinnast on Kliimaministeeriumile jätkuvalt väga oluline ning Aktsiaseltsi Tallinna Lennujaam toetamine ühenduste parandamiseks üks ministeeriumi prioriteete 2024. aasta eelarveläbirääkimistel.

Esmalt soovin anda ülevaate arengutest Nordic Aviation Group ASI (edaspidi NAG) tegevuses, mis on toimunud pärast Riigikontrolli ülevaate valmimist.

13. juulil nõukogule tutvustatud maikuu majandus- ja tegevustulemused, samuti juunikuu eelduslik tulemus, erinesid märkimisväärselt eelarvestatud tulemustest. Hinnang ettevõtte majandusnäitajate osas oli muutunud tugevalt negatiivseks. Täna on selgunud ka ettevõtte kuue kuu tulemused – esialgsel andmel on NAGi konsolideeritud kuue kuu koondkäive 54,9 miljonit ja kahjum 7,2 miljonit eurot. NAGi nõukogu sai juhatusele igakuiselt tegevuse ülevaateid, kuni 2023. aasta maikuuni vastasid 4 kuu tulemused ootustele ja seatud eesmärkidele ning seetõttu tuli majandusnäitajate halvenemine ootamatu halva üllatusena nii nõukogule kui üldkoosolekule.

Nõukogu informeeris tekkinud olukorrast üldkoosolekut ning 17. juulil toimus Kliimaministeeriumis kohtumine nõukogu, juhatuse ja üldkoosoleku esindajate vahel. Juhatusele sai ülesandeks teha 21. juuliks omapoolsed ettepanekud nõukogule, kuidas ettevõtte raskest finantsseisust välja tuua. Nõukogu arutas juhatuse ettepanekuid 21. juulil, kuid esitatud ettepanekud ei olnud piisavad tekkinud olukorra lahendamiseks. 25. juulil teatas NAGi juhatuse esimees Jan Palmér soovist kohe tagasi astuda. Seda vaatamata asjaolule, et juunis ettevõtte juhatuse esimehe kohalt lahkumisest teatanud Jan Palmériga oli kokkulepe, et viimane aitab NAGi juhtimisel kuni aasta lõpuni. Nõukogu rahaldas Jan Palméri lahkumissoovi 26. juulil. Seega oli NAG olukorras, kus lennufirma jäi sisuliselt päevaga ilma tegevjuhita, mis on mh nõutud lennundusohutusala seadusandlusega. Kujunenud olukorras oli nõukogu sunnitud leidma kiire lahenduse ettevõtte tegevuse ümberstruktureerimiseks. Erinevaid võimalusi kaaludes, sh turult uurides vastavatele nõustajatele võimekust kohe ja täismeeskonnaga tööle asuda, jõudis nõukogu läbirääkimistesse Knighthood Globaliga, kellega on sõlmitud leping alates 01.08. Tegemist on rahvusvaheliste tippeksperitidega lennuoperatsioonide, kommerts-tegevuse ja finantside juhtimisel, kelle meeskonda kuulub ka lennundusala regulatsioonides nõutud kvalifikatsiooniga tegevjuht. Ettevõttele on aega kuus kuud Nordica tegevuse ümberstruktureerimiseks ning stabiliseerimiseks, millele saab järgneda erastamine.

Kuna NAGi nõukogu liige Camiel Eurlings on teinud tööd ka Knighthood Globalile, koostas Kliimaministeeriumi siseauditi osakond detailseid soovitusi võimaliku huvi konflikti vältimiseks, mida nii NAG ettevõtte kui Camiel Eurlings on järginud. Arvestades Camiel Eurlingsi kogemust, mh olles omaaegne Hollandi transpordiminister, Euroopa Parlamendi saadik ning KLM Royal Dutch Airlines'i president ja tegevjuht, on tema panus nõukogus jätkuvalt oluline.

Lisaks olen võtnud vastu otsuse viia ettevõttes läbi äriseadustiku paragrahv 330 kohase erikontrolli. NAGi juhtimisotsuste alase erikontrolli eesmärgiks on hinnata ettevõtte juhtkonna (nii juhatuse kui ka nõukogu) tegevuste ja otsuste vastavust korraliku ettevõtja hoolsusele, sealhulgas Vabariigi Valitsuse 20.08.2020. aasta korralduse „Volituse andmine aktsiaseltsi Nordic Aviation Group aktsiakapitali suurendamiseks ja aktsiate märkimiseks ning laenu andmine“ alusel antud riigiabi, ettevõtte äriplaani ja omaniku ootuste eesmärkidele ning tuvastada nende otsuste mõju ettevõtte majandustulemustele perioodil 2020–2023. NAGi nõukogu on korraldanud hanke erikontrolli läbiviija leidmiseks. Eesmärk on erikontrolli läbiviija välja valida augustikuu lõpuks, esimest vahearuannet ootan ühe kuu jooksul lepingu sõlmimisest, eelduslikult septembri lõpuks, ning lõplik aruanne peab valmis saama kolme kuu jooksul.

Lisaks eelpool toodud üldisele ülevaatele saadan tagasiside eelnõu täiendamiseks järgmiselt:

1. Palume ülevaate kokkuvõttes toodud arvamuse juurde lisada täiendused, lähtudes nii eespool kirjeldatud kui ka allolevates punktides toodud teabest. Samuti palume üle vaadata Vabariigi Valitsuse 21.10.2021. aasta kabinetimemorandumi sisu ning peetud arutelu kajastuse vastavuse kokkuvõttes toodule.

Riigikontrolli kommentaar: aruandesse on lisatud viited 2023. aasta juulis ilmnenu uuele infole, et Nordica majandusolukord oli alates tänava maikuust järsult halvenenud ning Nordicas algatatud erikontroll ja majandustegevuse stabiliseerimine mõjutavad Nordica (ja TVH) tulevikku puudutavaid otsuseid.

Kliimaminister:

2. Kokkuvõtte kolmanda lõigu väide, nagu NAGil puudub võimekus mõistliku aja ja kuludega riigi ülesannet mistahes lennuühenduse alustamiseks täita, ei ole täpne, kuivõrd ka riigi antava ülesande täitmisel tuleb selleks vastavad vahendid riigil ette näha ning mh kasutada riigihangete seaduse kohaseid menetlusviise. Seega ei sõltu ülesande täitmine üksnes NAGist. Lisaks ei keela NAGi puudutav riigiabi luba turul konkureerida, küll aga ei tohi seda teha turutingimustest soodsamatel ehk ettevõttele majanduslikult ebamõistlikel tingimustel. Palun vastavalt lõiku täiendada.

Riigikontrolli kommentaar: Riigikontroll pidas ülevaates silmas, tuginedes muu hulgas Nordica esindajate enda hinnangule, et Nordical on äärmiselt keeruline avada mõistliku aja ja kuludega liine Tallinnast oma muude lepinguliste ärikohustuste kõrvalt. Seda on kinnitanud ka juulis 2023 ilmnenu arengud, kus Nordica oodatust kehvemate majandustulemuste üheks põhjuseks on meedias avaldatu põhjal raskused lennukite ja nende varuosade kättesaadavusega. Riigikontroll ei analüüsinud olukorda, kui riik peaks liinilende sisse ostma / hankima muul viisil kui Nordica n-ö tavapärase äritegevuse raames.

Kliimaminister:

3. Lk 3 punkti algusega „Oktoobris 2020 sai ...“ palume täiendada lauset Nordica raskuste kohta enne koroonapandeemiat ja lisada selgitus, et pärast Nordica nõukogu 2019. aasta sügisel vastu võetud otsust lõpetada liinilennud Tallinnast, tegutses ettevõtte enne lennunduse suurimat kriisi 2020. aasta esimestel kuudel kasumlikult.

Riigikontrolli kommentaar: Riigikontrollil ei õnnestunud ülevaate koostamisel sellele väitele dokumentaalset kinnitust saada. Ka Nordica juhatuse liige ja finantsjuht nentis Riigikontrollile, et kuu lõikes andmeid sellest perioodist on äärmiselt keeruline tagantjärele leida.

Kliimaminister:

4. Lk 7 punktis 3 soovitan sõna „lennuäri“ asendada sõnaga „lennundusäri“.

5. Lk 8 punktis 8 soovitan selguse huvides välja tuua, et strateegilisi otsuseid langetas nõukogu juhtkonna ettepanekul ka vaatamata uuendamata strateegiale, näiteks Nordica kaubamärgi alt Tallinna liinivõrgu teenindamise lõpetamine. Käesolev sõnastus jätab eksliku mulje, et strateegia uuendamata jätmine oli maksevõimetusega otseselt seotud. Strateegilisi otsuseid strateegiadokumenti otseselt muutmata tegi ettevõtte juhtkond, s.o nõukogu juhatuse ettepanekul ka teiste majandustegevust puudutavate küsimuste korral, mh uute õhusõidukitüüpide rentimine, partnerite valik, avaliku teenindamise liinidel konkureerimine jmt. Ka eespool toodud NAGi olukorra ülevaade ilmestab, et lennundusturu volatiilsust silmas pidades on juhtkonnal vajalik teha otsuseid ka baasdokumendi väliselt, kiireloomuliselt, tulevikku vaatavalt. Mulle teadaolevalt teavitati omaniku esindajat olulistest muudatustest ettevõtte majandustegevuses ka iga-aastastel ainuaktsionäri koosolekutel, mis andis piisava ülevaate ettevõtte sihtide ja valikute kohta.

Riigikontrolli kommentaar: ei ole tõepoolest teada, kas ja milline on seos Nordica käekäigu ja asjaolu vahel, et Nordica nõukogu kinnitas ettevõtte strateegia alles oktoobris 2020; Riigikontroll ei väida, et see põhjustas Nordica maksejõuetuse. Küll aga juhib Riigikontroll tähelepanu, et Tallinnast lendamine kui Nordica asutamisel omaniku seatud keskne ülesanne osutus sedavõrd suure majandusliku mõjuga Nordica ärisuunaks, mis oleks eeldanud süsteemsemat ja nähtavamalt käsitlemist nii nõukogu kui ka üldkoosoleku tasandil. Materjalidest nähtub, et Nordica juhatus püüdis seda küsimust korduvalt ka päevakorda tuua.

Kliimaminister:

6. Lk 10 punktis 18 tuleb muuta ekslikult kajastatud lause, et Tallinna liinivõrgu sulgemine toimus omaniku distantseerumisel – ettevõtte strateegilise otsuse langetas nõukogu, teavitades mh ka omaniku esindajat otsuse põhjustest koos alternatiivide puudumisega.

Riigikontrolli kommentaar: säilinud ja Riigikontrollile esitatud teabe põhjal ei ole võimalik tuvastada, kes tegi otsuse kõik regulaarliinid Tallinnast sulgeda. Riigikontrollile kättesaadavast materjalist nähtub, et oktoobris 2018 andis Nordica nõukogu juhatusele volituse Tallinna liinid osaliselt sulgeda; seejärel teatas Nordica juunis 2019, et sulgeb sügisel kõik Tallinna regulaarliinid ning oktoobris 2019 lõpetaski enda nime all Tallinnast lendamise. Riigikontroll ei näe omaniku valmisolekut selles diskussioonis osaleda ega ka osalemist. Järelduse, et omanik distantseeris end aruteludest ja otsustest, mis puudutasid Nordica ärisuundade ümbervaatamist, sh Tallinnast lendamise osas, tegi Riigikontroll auditimaterjalide ja intervjuude põhjal kogumina, muu hulgas tuvastades olukordi, kus äriühing soovis üldkoosolekul arutada omaniku ootusi äriühingule, kuid kui see ka toimus, siis seda ei ei protokollitud. Kui omanik Tallinnast lendamise lõpetamise aruteludes aktiivselt osales, siis Riigikontroll seda ei näe, vastavat teavet ei ole Riigikontrollile ülevaate koostamise raames esitatud.

Kliimaminister:

7. Lk 12 punkti 27 sõnastust tuleb korrigeerida ning lõigu 2. ja soovituslikult ka 3. lause kustutada. Põhjendus on seotud asjaoluga, et konsultatsioonid Euroopa Komisjoniga (DG COMP) kestavad. Seetõttu ei ole selle protsessi ajalist prognoosi ja menetluse käiku võimalik avalikult dokumentis kommenteerida. Sisuliselt on korrektne viidata Vabariigi Valitsusele kui otsustaja tasandile riigiabist väljumise alusotsuseid silmas pidades, ent käesolevas faasis ei ole see menetlus avalik ja seetõttu puudub vajadus sellele ülevaates pikemalt viidata.

8. Lk 13–14 punkti 35 lõppu tuleb lisada selgitav ning põhjusele viitav lause selle kohta, et konsultatsioonid Euroopa Komisjoniga (DG COMP) on pooleli.

9. Lk 19 punkti 57 sõnastusele tuleb samuti lisada eelnevaga sarnane täiendus, et lisaks riigiabi tagasimaksmisele on protsess viibinud, sest konsultatsioonid Euroopa Komisjoniga on pooleli.

10. Lk 19 punkti 60 tuleks selguse huvides täiendada ja lisada, et punktis toodud info on 2021. aasta sügise seisuga.

Riigikontrolli soovitus	Kliimaministri vastused
67. Soovitused kliimaministrile: ■ esitada 2023. aasta jooksul Vabariigi Valitsusele otsustamiseks ettepanek ASi Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus või nende baasil loodava valdusettevõtte 10 võõrandamise kohta; ■ (kuni ASi Nordic Aviation Group võõrandamiseni) määratleda 2023. aasta jooksul omanikuootustes, milliste asjaolude ilmumise korral peab Nordica asuma tagama lennuühendusi Eesti ja Euroopa / muu maailma vahel. Panna paika, millised on Eesti jaoks olulised ühendused jm ühenduvusega seonduvad parameetrid (näiteks väljumisajad); selgitada välja Nordica võimekus olemasolevate kohustuste kõrval ühendusi tagada ning koostada vastav valmisoleku tegevuskava;	Kliimaministri vastus: olete teinud kliimaministrile kolm soovitusi. Esiteks soovitate esitada Vabariigi Valitsusele otsustamiseks NAGi (Nordic Aviation Group) ja OÜ Transpordi Varahaldus või nende baasil loodava ühisettevõtte võõrandamine. Mõlema ettevõtte üldkoosolekuna leian, et riigil ei ole vajalik omada mujal lennundusäris tegelevaid ettevõtteid, mis Eestis lennuühendusi ei hoia, ning mõlemad ettevõtted tuleb erastada. Arvestades eespool kirjeldatud NAGi olukorda, sh nii juhtimist kui finantsiist, pean olemasoleva teabe põhjal otstarbekaks ära oodata ümberpööratismeeskonna töö tulemused ning seejärel võtta vastu erastamist puudutavad otsused. Teise soovitusena teete ettepaneku määrata omaniku ootuste dokumendis kindlaks detailselt asjaolud Nordica lennuühenduste tagamiseks. Ma ei näe, et Nordica tänane ärimudel viib lennuühenduste taastamiseni Tallinnast. Ühendusi on võimalik parandada, luues soodsad tingimused Tallinna Lennujaama arenguks. Taotlen selleks 2024. aasta eelarveprotsessis lisarahastust.

¹⁰ Kui otsustatakse enne võõrandamist asutada valdusettevõtte, siis valdusettevõtte loomine eeldab samuti Vabariigi Valitsuse otsust.

Riigikontrolli soovitus	Kliimaministri vastused
tagada, et ASil Nordic Aviation Group ja OÜ-l Transpordi Varahaldus oleks tegutsemisperioodi igal ajahetkel omaniku kinnitatud ootused ning äriühingu nõukogu heaks kiidetud strateegia, ja äriühingu nõukogu hindaks regulaarselt strateegia elluviimist ning ettevõtte tegevuse vastavust omaniku ootustele.	Kolmanda soovitusena teete ettepaneku tagada, et nii NAGil kui ka OÜ-l Transpordi Varahaldus oleksid igal ajahetkel kinnitatud omaniku ootused, nõukogul heaks kiidetud strateegia ning nende elluviimist ja järgimist hinnatakse regulaarselt. Uuendame ettevõtete strateegiat pärast NAGi erikontrolli tulemuste selgumist ja ümberpööramiseeskonna töö lõppu.

Ülevaate iseloomustus

Ülevaate eesmärk

Riigikontroll analüüsis, kuidas on riik omanikuna 2015. aasta oktoobris asutatud ASi Nordic Aviation Group (kaubamärginimega Nordica) tegevust suunanud ja mida ettevõttelt oodanud. Samuti, kas Nordical on õnnestunud omaniku seatud eesmärke täita ja kas riigi tegutsemine lennundusäris on põhjendatud. Lisaks analüüsis Riigikontroll Nordicaga samal ajal asutatud riikliku lennundus/varahaldusettevõtte OÜ Transpordi Varahaldus (TVH) tegevust ja omanikupoolset eesmärgistamist. Riigikontroll keskendub ülevaates Nordicaga seonduva kajastamisele. TVHd käsitleb Riigikontroll aruandes eelkõige kui Nordica olulist äripartnerit, kelle pea kogu majandustegevus on Nordicale lennukeid rentida ja seda toetavaid teenuseid osutada.

Riigikontroll koostas aruande, tuginedes kirjalikule materjalile 2023. aasta jaanuari seisuga ja auditeeritute suulistele selgitustele 2023. aasta aprilli seisuga. Aruandes on juulis ilmnenu infole ja sündmustele viidatud vaid üksikutes, loetavuse huvides kõige kriitilisemates kohtades.

Ülevaate ulatus ja käsitusviis

Riigikontroll püstitas oma analüüsis järgmised põhiküsimused:

1. Kuidas on Nordical ja TVH-l majanduslikult läinud ja millised on olulisemad muudatused/verstapostid ettevõtte äritegevuses alates asutamisest?
2. Kas Nordical on kogu tegutsemisperioodil olnud eesmärgipäraseks äritegevuseks vajalikud strateegilised alused ning omanik või selle esindaja (äriühingu nõukogu, üldkoosolek, Vabariigi Valitsus) on seatud sihtide saavutamist hinnanud/analüüsinud?
3. Kas omanik (valitsus, osalust valitsev minister, äriühingu nõukogu) on kaalunud Nordica osaluse (osalist) võõrandamist ning millistele analüüsidele/argumentidele tuginedes on leitud, et riigi omanduses lennufirmat on jätkuvalt tarvis?
4. Kas ja millised olulised muudatused Nordica/TVH äritegevuses, omandisuhetes või struktuuris on ettevõtte/omanikul lähiaastatel kavas või parasjagu ettevalmistamisel?

Põhiküsimustele leiti vastused 18 alaküsimuse kaudu. Ülevaate koostamiseks analüüsis Riigikontroll Vabariigi Valitsuse istungite ja kabinetinõupidamiste materjale; Perioodi 2016–2023 jaanuar Nordica ja TVH nõukogu koosolekute arutelumaterjale ja protokolle; Nordica ja TVH omanike ootusi, üldkoosolekute protokolle, aktsionäride otsuseid ja nõukogu aastaaruandeid ministrile. Lisaks intervjueris Riigikontroll Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi, Rahandusministeeriumi, Nordica ja TVH esindajaid.

Ülevaate lõpetamise aeg:

Ülevaade koostati 2023. aasta jaanuarist augustini. Toiminguid tehti selleks 2023. aasta jaanuarist aprillini.

Auditi meeskond:

Analüüsiosakonna peakontrolör Märt Loite, vanemaudiitor Ermo Liedemann ja audiitor Dmitri Teras.

Kontaktandmed

Auditi kohta saab lisainfot Riigikontrolli kommunikatsiooniüksusest telefonil +372 640 0777, e-post riigikontroll@riigikontroll.ee

Audituaruande elektrooniline koopia (pdf) on saadaval koduleheküljel www.riigikontroll.ee.

Auditaruande kokkuvõte on saadaval ka inglise keeles.

Auditaruande number Riigikontrolli asjaajamissüsteemis on 80115.

Riigikontrolli postiaadress on:

Kiriku 2/4
15013 TALLINN
Tel +372 640 0700
riigikontroll@riigikontroll.ee

Riigikontrolli varasemaid auditeid lennunduse ja riigi äriühingute valitsemise valdkonnas

11.09.2013 – **Riigi osalusega äriühingute majandamise korraldus**

23.05.2016 – **Valitsuse tegevus riigi lennundusettevõtete arendamisel**

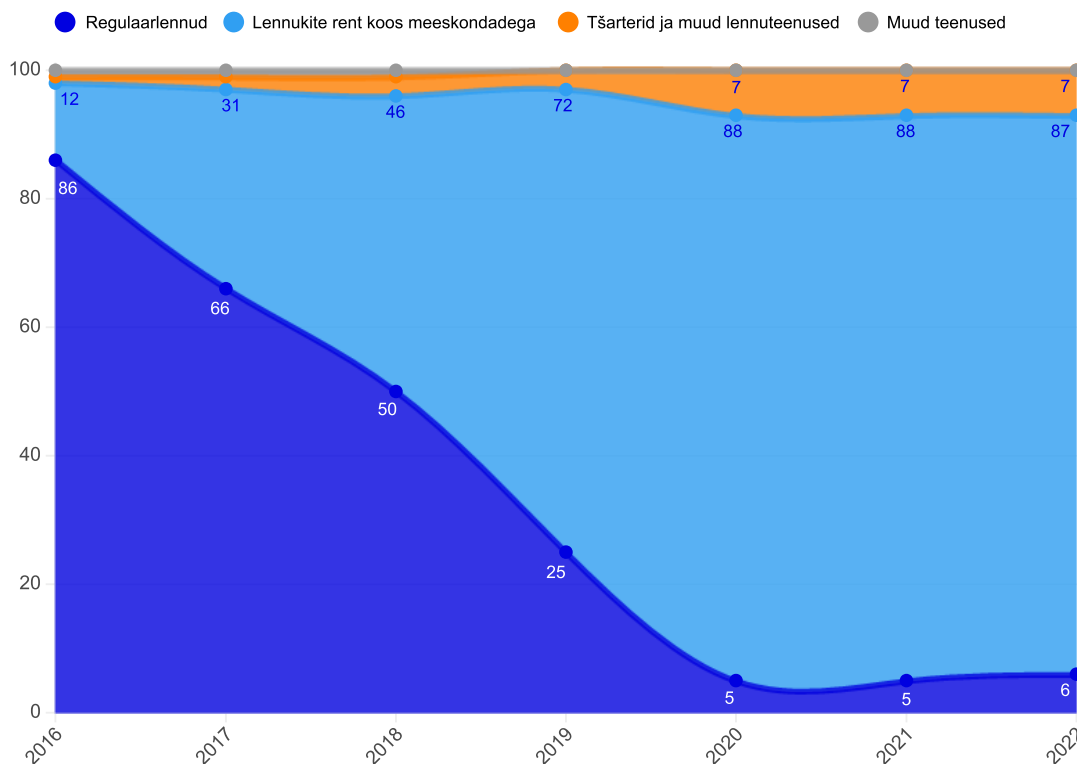
Kõik aruanded on kättesaadavad Riigikontrolli koduleheküljelt www.riigikontroll.ee

Lisa 1. ASi Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus majandustegevus ja -tulemused aastatel 2015–2022 (miljonites eurodes)

AS Nordic Aviation Group			2015	OÜ Transpordi Varahaldus		
 40,7 miljonit			Oktoobris asutatakse AS Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus Novembris pakkus Nordica lende kaheksasse sihtkohta.	 32 miljonit		
Aruandeaasta kasum / (kahjum)	Rahavood kokku	Müügitulu		Aruandeaasta kasum / (kahjum)	Rahavood kokku	Müügitulu
-14,3	-36,8	51,2	2016	3,09	-29,3	3,18
 6			Novembris hakati pakkuma lennukite rendi teenust koos meeskondadega teistele lennufirmadele Nordica tütarfirmale Regional Jet OÜ-le kuuluva Xfly kaubamärgi alt.			
0,3	8,7	83,0	2017	2,91	9,09	6,71
 15			Veebruaris müüdi 49% Regional Jet OÜ-st Poola lennufirmale LOT.			
-5,4	-4,4	107,7	2018	3,61	4,76	7,94
 19			Oktoobris informeeris Nordica juht ettevõtte nõukogu ja MKMi, et omaniku antud kapital on otsakorral ja Tallinnast lendamisega jätkamiseks peaks riik andma lisaraha.			
-3,6	6,6	104,4	2019	3,23	3,07	9,1
 21			Oktoobris peatati ettevõtte sõnul liinilennud Tallinnast seoses tiheda konkurentsiga ning lennumahtude ülepakkumisega.			
-10,5	1,3	61	2020	-11,92	6,65	9,38
 23  22 miljonit			Alanud koroonakriis avaldas suurt mõju globaalsele lennundusturule ja samuti Nordicale. Kriisi tipus oli Nordica 24 lennukist 23 pargitud. Novembris tegi Eesti Vabariik täiendava sissemakse ettevõtte aktsiakapitali 22 miljonit eurot. Detsembris osteti LOT-ilt tagasi 49%-ne osalus, kolm aastat tagasi müüdnud, Regional Jet OÜ-st.			
1,2	-5,2	60,2	2021	2,71	-7,14	9,06
 15			Juulist hakati suurendama lendude arvu, sest kriisist taastumine sai hoogu juurde.			
1,5	-3,1	90,6	2022	2,95	-11,28	8,49
 17			Oktoobris saadi esimene A320-lennuk ja jätkati laienemise ja lennukite arvu suurendamise plaanidega.			

Allikas: ASi Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus majandusaasta aruanded ning Riigikontrollile esitatud materjalid

ASi Nordic Aviation Group müügitulu jaotus ärisuundade kaupa aastatel 2016–2022 (% müügitulust)



Allikas: ASi Nordic Aviation Group ja OÜ Transpordi Varahaldus majandusaasta aruanded ning Riigikontrollile esitatud materjalid

Riigikontrolli kommentaar majandusnäitajatele (ettevõtete majandusaasta aruannete põhjal):

AS Nordic Aviation Group ja Transpordi Varahalduse OÜ asutati oktoobris 2015. Novembriks 2015 pakkus Nordica lende kaheksasse sihtkohta. 2016. aasta novembris hakati pakkuma lennukite rendi teenust koos meeskondadega teistele lennufirmadele Nordica tütarfirmale Regional Jet OÜ kuuluva Xfly kaubamärgi alt. 2015–2016. aastatel ehk esimese 14 kuu jooksul peale asutamist kulutati raha ja ressursse ettevõtte käivitamiseks. Ettevõtte esimese 14 kuu kahjum oli 14 miljonit ja raha kulus äritegevusele ja investeerimistegevusele kokku 36 miljonit. 2017. aastaks tekkis väike kasum üle 257 000 euro ja positiivne rahavoog 8,7 miljonit eurot. 2017. aasta veebruaris müüdi 49% Regional Jet OÜ-st Poola lennufirmale LOT. 2018. aastal tuli paraku järjekordne kahjumiaasta; kahjumiks kujunes 5,3 miljonit ja rahavooks kujunes –4,3 miljonit eurot. 2019. aasta oktoobris peatati ettevõtte sõnul liinilennud Tallinnast seoses tiheda konkurentsiga ning lennumahtude ülepakkumisega. Ettevõtte kahjum aasta lõpu seisuga vähenes võrreldes eelmise aastaga 3,6 miljonile eurole ja rahavoog muutus positiivseks 6,6 miljoni euroga. 2016–2020 lennukite arv kasvas, seejärel vähendati lennuparki seoses pandeemiaga. 2020 alanud koroonakriis avaldas suurt mõju globaalsele lennundusturule ja samuti Nordicale. Kriisi tipus oli Nordica 24 lennukist 23 pargitud. Samas ettevõtte võlad Transpordi Varahalduse ees hakkasid kasvama juba enne koroonakriisi. Kriis süvendas oluliselt probleeme ja muutis vältimatuks riigiabi küsimise. Ettevõtte kahanes kriisi tõttu ~65%. Novembris 2020 tegi Eesti Vabariik täiendava sissemakse ettevõtte aktsiakapitali 22 miljoni eurot. 2020. aasta detsembris osteti LOT-ilt tagasi 49%-ne osalus kolm aastat tagasi müüdnud Regional Jet OÜ-st. 2020. aasta lõpetati 10,5 miljoni eurose kahjumiga, rahavood olid tänu valitsuse sissemaksele kergelt positiivsed 1,3 miljoni euro juures. 2021. aasta juulist hakati suurendama lendude arvu, sest kriisist taastumine sai hoogu juurde. Samuti hakati suurendama alates kriisi põhjast lennukiparki. 2022. aasta oktoobris saadi esimene A320-lennuk ja jätkati laienemise plaanidega. 2021. aastal oli ettevõtte küll 1,2 miljoni euroga kasumis, kuid rahavood olid uute investeeringute tõttu negatiivsed 5,2 miljoni euroga. 2022. aastal oli Nordica küll kasumis, kuid rahavood olid negatiivsed. Oma mõju võib olla siin nii klientide maksmata arvetel kui ka jätkuval investeerimisel äri laiendamiseks.