

OXFORD RESEARCH 

**Aviācijas nozares ietekme uz IKP Latvijā periodā 2018.-2021.g. un
Ukrainas kara ietekme uz nozari 2022.gadā**

3/3/2023

- Kopsavilkums
- Uzņēmumu skaita un pārvadājumu dinamika
- Aviopasažieru skaita dinamika
- Tiešā un pakārtotā ietekme uz tautsaimniecību
- Apgrozījums, nodokļu nomaksa
- Nodarbinātība, atalgojums
- Eksports
- Reģionālā aviācija
- Ukrainas kara ietekme uz nozari
- Secinājumi

**Kāda bija Latvijas aviācijas nozares
attīstība un loma tautsaimniecībā
2018. 2021. gados?**

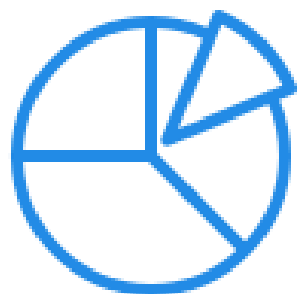
**Kāda bija COVID-19 un Ukrainas
kara ietekme uz nozares attīstību un
lomu?**

Kopsavilkums - aviācijas nozares ietekme uz tautsaimniecību pirms COVID-19



1 mljrd.
eiro

1+3
eiro



3,2%

4,3%



7.8 milj.

117
eiro

- Aviācijas nozares kopējā tiešā un pastarpinātā pievienotā vērtība 2019.g., bija 918. milj. eiro
- 1 eiro, kas radīts aviācijas nozarē, rada 3 eiro pastarpināto pievienoto vērtību citās nozarēs
- no IKP rada aviācijas kopējā pievienotā vērtība
- no kopējā eksporta rada aviācijas nozare
- aviopasažieru tika pārvadāti 2019.g.
- 1 pasažiera radītā kopējā pievienotā vērtība

Kopsavilkums

COVID-19 ietekme uz aviācijas nozari



Gandrīz 4 reizes



No 550 uz 137 milj. eiro

No 918 uz 40 milj. eiro

- 2020. g. samazinājās aviopasažieru skaits - no 7.8 uz 2 milj. pasažieru
- 2020.g. samazinājās aviācijas nozares kopējā pievienotā vērtība. Negatīvu tiešo pievienoto vērtību mīnus 166 milj. eiro apmērā atsvēra pozitīvā pakārtotā pievienotā vērtība
- 2020. g. samazinājās eksporta apjoms aviācijas nozarē

Atgūšanās no COVID-19

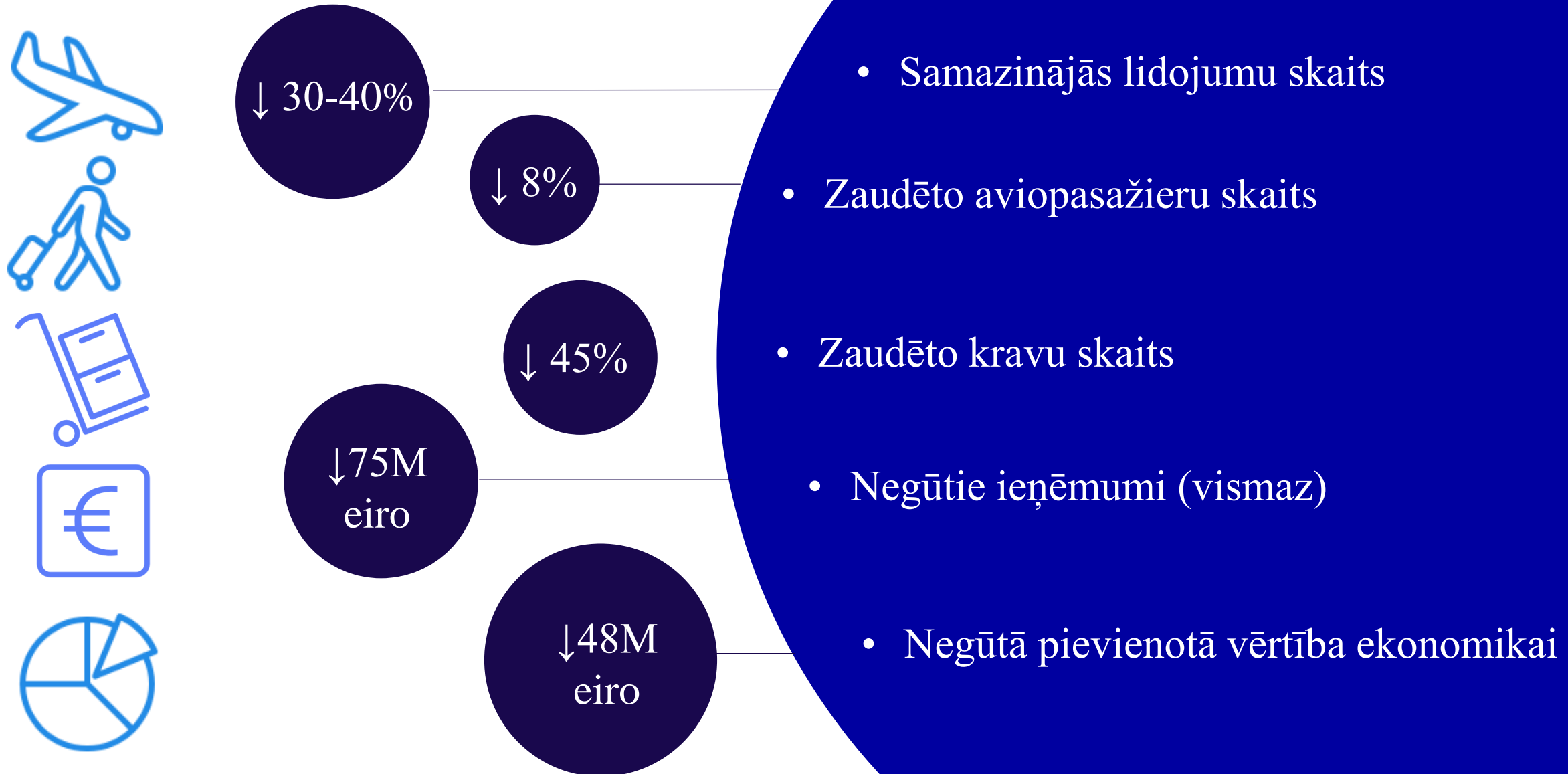


Gandrīz 3 reizes

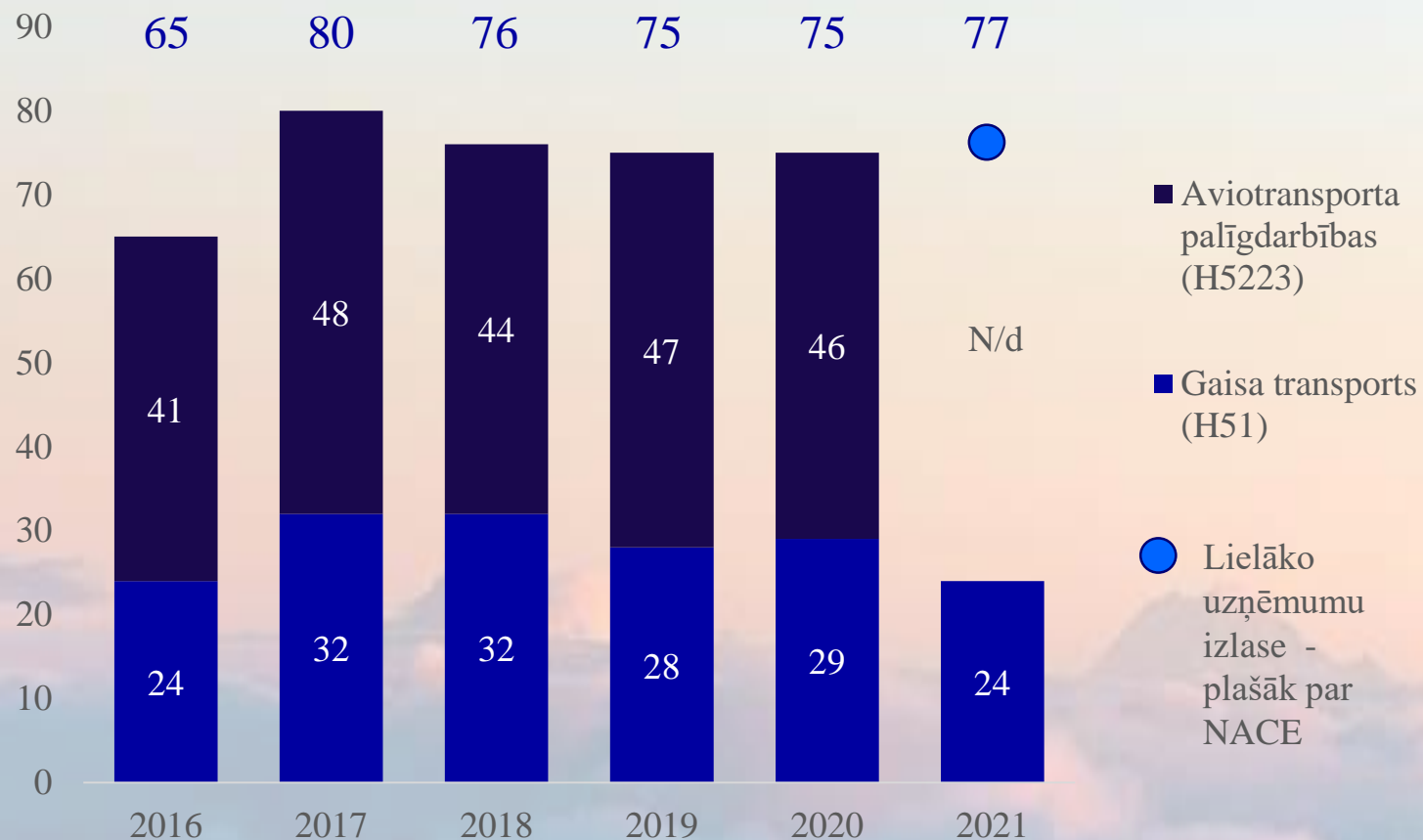
- 2022.g. palielinājās aviopasažieru skaits kopš 2020.g., sasniedzot 2016.g. līmeni - no 2 uz 5.4 milj. pasažieru. Līdzīgi vērtējams arī pievienotās vērtības un eksporta pieaugums

Kopsavilkums

Ukrainas kara ietekme uz aviācijas nozari 2022



Uzņēmumu skaits aviācijas nozarē

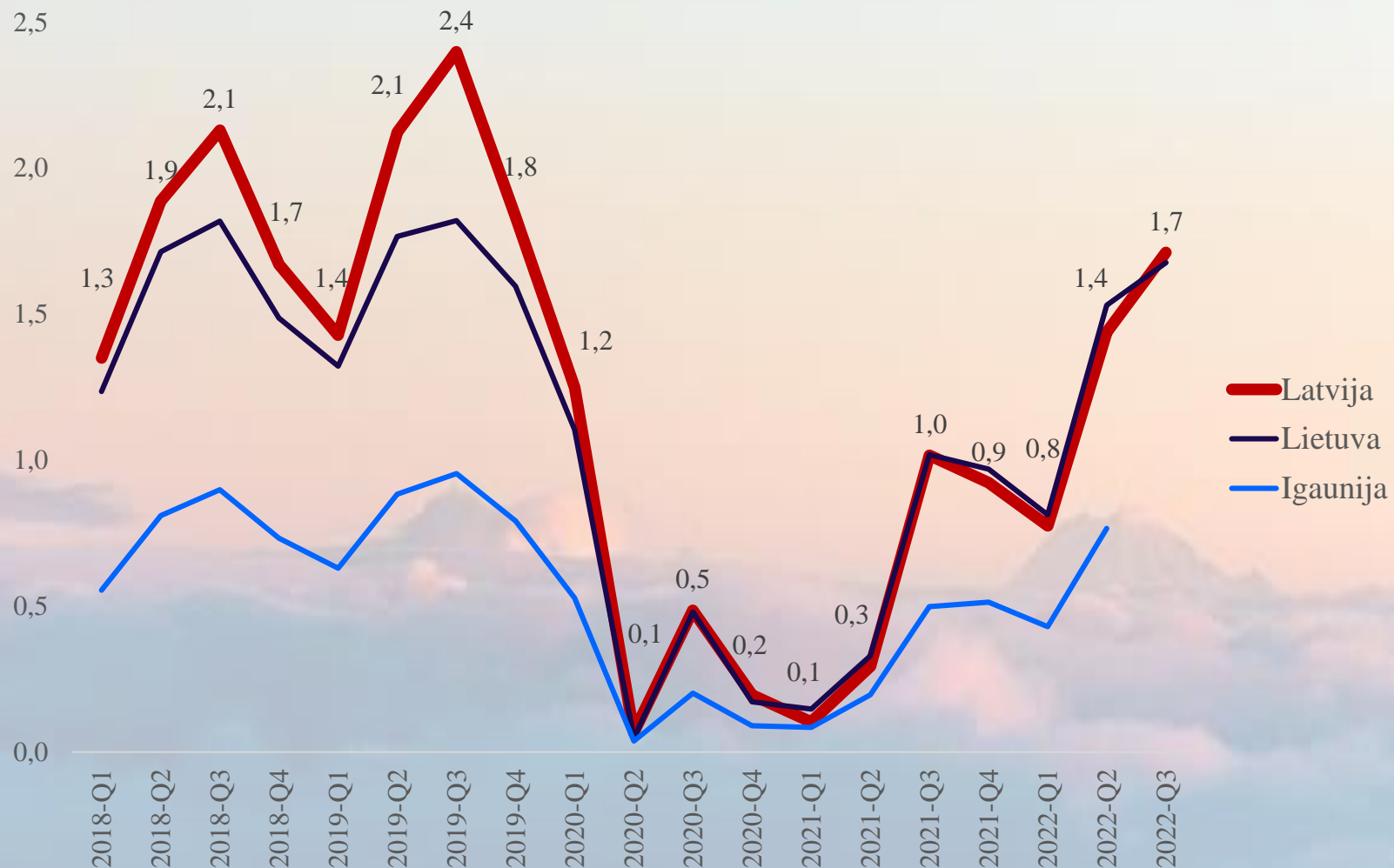


Uzņēmumu skaits aviācijas nozarē pēdējos gados ir stabils: 75-77 uzņēmumi

Metodoloģija: Akopojumā izmantoti CSP dati «UFR010. Uzņēmumu galvenie uzņēmējdarbības rādītāji» nozarēs H51 un H5223. Summējot abu nozaru uzņēmumu skaitu iegūts kopējais aviācijas nozares uzņēmumu skaits. 2021.g. nebija pieejami dati par Aviotransporta palīgdarbībām (H5223), tādēļ kopējais uzņēmumu skaits iegūts izmantojot Latvijas Aviācijas asociācijas izveidoto lielāko aviācijas nozares uzņēmumu sarakstu, kas tver plašāk, nekā CSP izmantotā NACE klasifikācija.

Aviopasažieru skaita dinamika

Pārvadāto pasažieru skaits ceturksnī, milj.

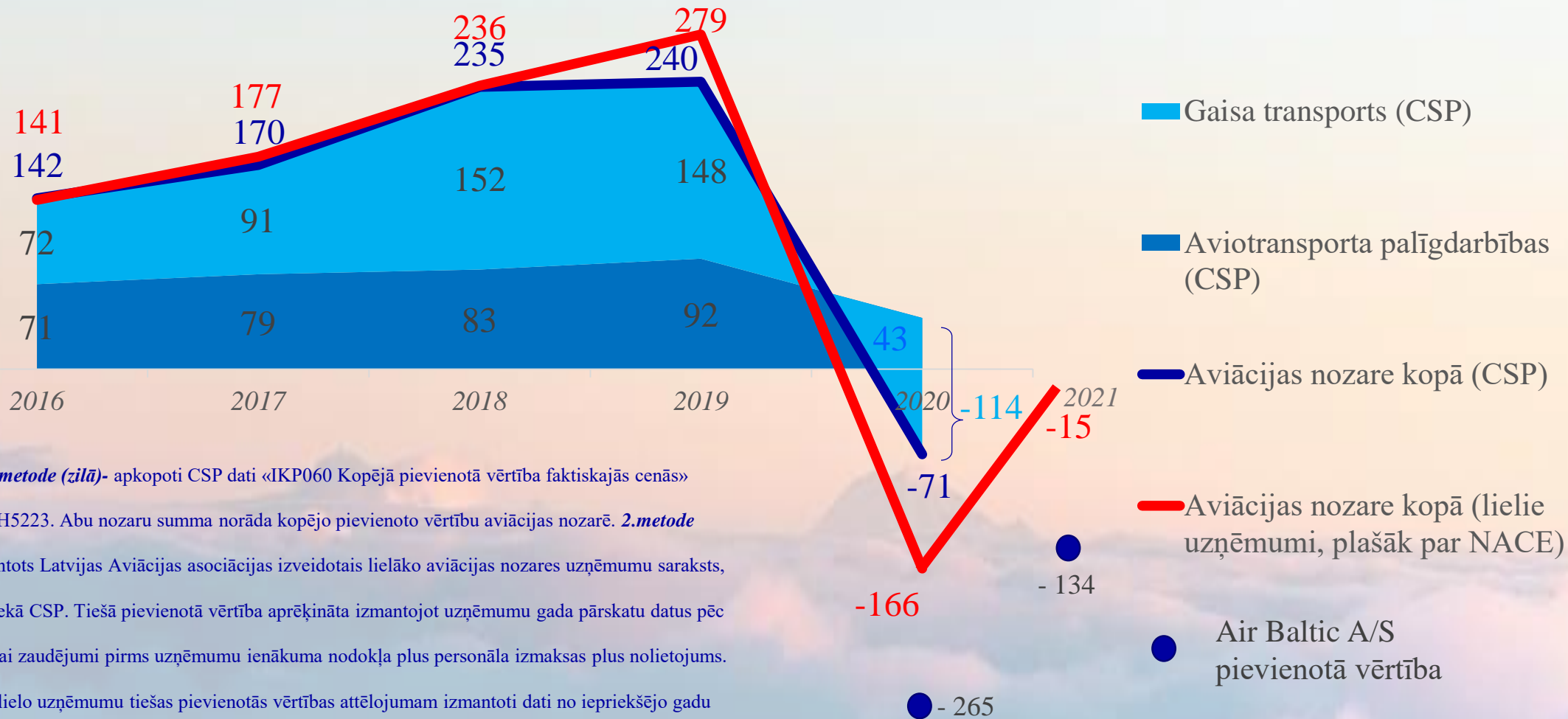


Latvijā bija lielākais pasažieru skaita kritums Baltijā COVID-19 periodā no 2019.g.3.cet. līdz 2020.g.2.cet.

2022.g. beigās pasažieru skaits Latvijā tuvojas 2018.g. līmenim

Tiešā pievienotā vērtība, milj. eiro

Pēc divām metodēm - CSP un lielo uzņēmumu dati



Metodoloģija: *1.metode (zilā)*- apkopoti CSP dati «IKP060 Kopējā pievienotā vērtība faktiskajās cenās» nozarēm H51 un H5223. Abu nozaru summa norāda kopējo pievienoto vērtību aviācijas nozarē. *2.metode (sarkanā)* – izmantots Latvijas Aviācijas asociācijas izveidotais lielāko aviācijas nozares uzņēmumu saraksts, kas tver plašāk, nekā CSP. Tiešā pievienotā vērtība aprēķināta izmantojot uzņēmumu gada pārskatu datus pēc formulas: Peļņa vai zaudējumi pirms uzņēmumu ienākuma nodokļa plus personāla izmaksas plus nolietojums. 2016. un 2017.g. lielo uzņēmumu tiešas pievienotās vērtības attēlojumam izmantoti dati no iepriekšējo gadu pētījumiem (pieejami Latvijas Aviācijas Asociācijā). 2020., 2021.g. papildus attēlots, kādu negatīvo ietekmi COVID-19 radīja A/S Air Baltic.

Tiešā pievienotā vērtība

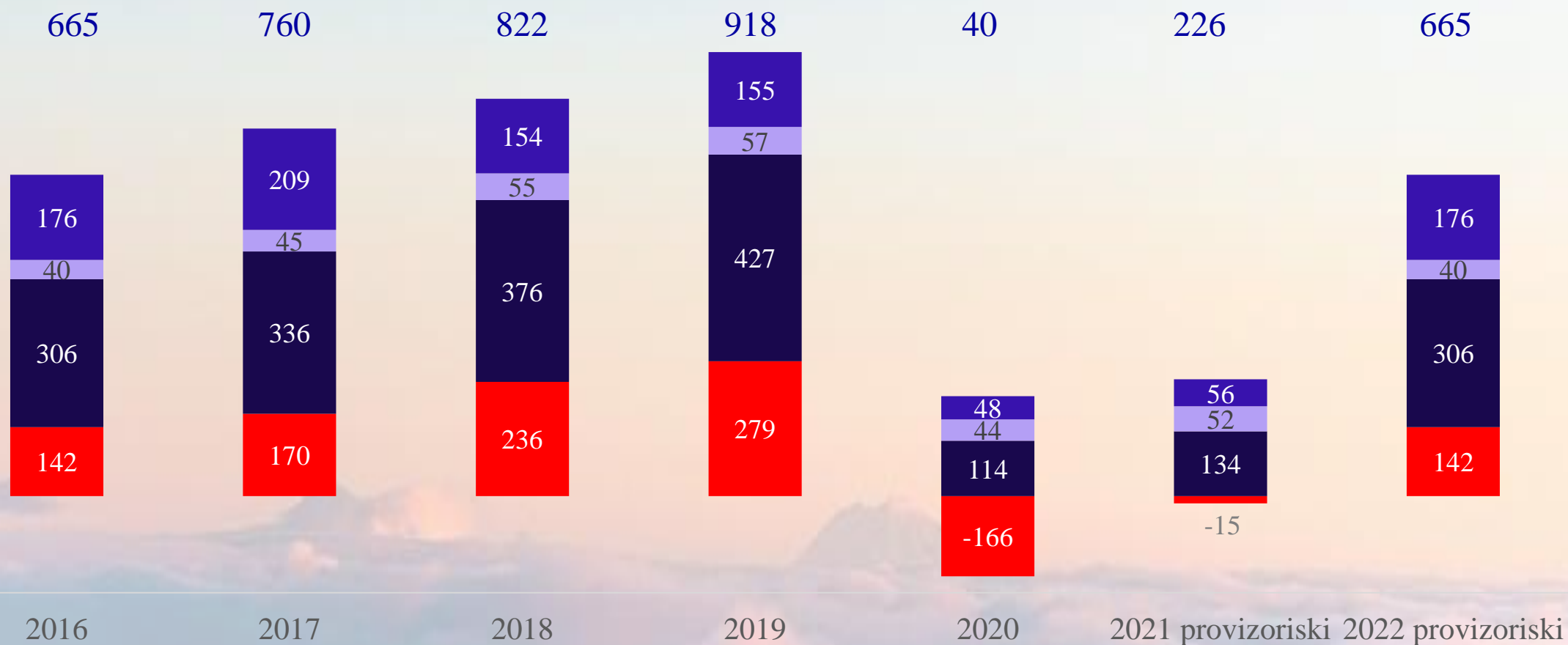
Aviācijas nozares tiešā pievienotā vērtība pēc stabila kāpuma no 141 līdz 279 milj. eiro 2016.-2019.g. COVID-19 dēļ 2020.g. nokritās līdz mīnus 166 mil. eiro. Taču jau 2021.g. bija vērojama strauja augšupeja par 151 mil. eiro līdz mīnus 15 mil. eiro (vērtējot pēc lielo uzņēmumu darbības rādītājiem, kas aviācijas nozari tver plašāk par CSP piemēroto NACE klasifikāciju).

Lielākā loma tiešās vērtības kritumam **COVID-19 laikā** bija A/S Air Baltic, kas sasniedza mīnus 265 milj. eiro 2020.g. Ja salīdzina tiešo pievienoto vērtību 2019. un 2020.g., tad kritums aviācijas nozarē ir par 445 milj. eiro, no kā 291 milj. eiro jeb 65% veido A/S Air Baltic.

No 77 analizētajiem aviācijas nozares uzņēmumiem, 13 uzņēmumiem 2020.g. tiešā pievienotā vērtība bija negatīva. 87% no tās veidoja A/S Air Baltic, bet no pārējiem lielākā negatīvā ietekme no COVID-19 bija uz Smartlynx Airlines SIA; Rixjet, SIA; Riga Airport Commercial Development, AS.

Vērtējot **atgūšanās procesus** 2021.g., vislielākais tiešās pievienotās vērtības pieaugums bija A/S Air Baltic – par 132 milj. eiro, taču pozitīva pievienotā vērtība vēl netika sasniegta. Pārējie uzņēmumi, kuru pievienotā vērtība salīdzinot ar 2020.g. pieauga vairāk kā par 1 milj. eiro, ir: Smartlynx Airlines , SIA; Starptautiskā lidosta "RĪGA", VAS; Airline Support Baltic, SIA; Latvijas gaisa satiksme, VAS; Airo Catering Services Latvija, SIA; Riga Airport Commercial Development, AS; RIXJET, SIA; Havas Latvia, SIA. Taču pusei no visiem 77 analizētajiem aviācijas nozares uzņēmumiem 2021.g. tiešā pievienotā vērtība tomēr bija mazāka, nekā 2020.g.

Kopējā pievienotā vērtība, milj. eiro



Tiešā
no aviācijas nozares

Netiešā
no precēm,
pakalpojumiem, ko
iegādājas aviācijas nozare

Inducētā
no aviācijas nozarē
strādājošo patēriņa

Katalizatora
no tūrisma un pasta
nozarēs radītās
pievienotās vērtības

Metodoloģija kopējās pievienotās vērtības aprēķinam

Kopējo pievienoto vērtību veido tiešās, netiešās un Inducētās ievienotās vērtības summa.

Tiešās pievienotās vērtības aprēķina metodoloģija izskaidrota tiešās pievienotās vērtības sadaļā ierpiekš.

Netiešā pievienotā vērtība rodas no precēm, pakalpojumiem, ko iegādājas aviācijas nozare. Aprēķinam izmantoti CSP dati «IKI020. Izlietojuma tabula pircēju cenās (faktiskajās cenās)» nozarei H51 Gaisa transports. 2016.-2019.g. vērtību veido nozares iekšzemes kopprodukts no izlietojuma aspekta, no kura atņemts izlietojums savā nozarē (H51) un nozares H5223 Aviotransporta palīgdarbības tiešā pievienotā vērtība, kas pieejama CSP datos «UFR010. Uzņēmumu galvenie uzņēmējdarbības rādītāji». Turpmākajiem gadiem dati nebija pieejami, tādēļ veikts novērtējuma aprēķins. 2016.-2019.g. netiešā pievienotā vērtība veidoja ap 60% no izlaides, tādēļ 2020.g. tā aprēķināta, izmantojot šo proporciju no izlaides (CSP «IKP140 Nacionālo kontu agregāti pa darbības veidiem»). 2021.g. izlaides dati nebija pieejami, tādēļ izmantota aviopasažieru skaita proporcija (CSP «TPG010m Pasažieru pārvadājumi lidostā Rīga - summēti mēnešu dati»).

Inducētā pievienotā vērtība rodas no aviācijas nozarē strādājošo patēriņa. Aprēķinam izmantoti CSP «P31_S14 Mājsaimniecību galapatēriņa izdevumi kopā», kam piemērots aviācijas nozares darbinieku algas īpatsvars. Tas aprēķināts no CSP datiem «UFR010. Uzņēmumu galvenie uzņēmējdarbības rādītāji – algas», ņemot nozaru H51 un H5223 vērtību īpatsvaru no visu nozaru algu summas, kam dati bija pieejami 2016.-2018.g. Tā kā šajā periodā novērojams stabils īpatsvars 0,3% apmērā, tad šāds piemērots arī aprēķiniem par 2019.-2020.g.

Katalizatora pievienotā vērtība rodas no tūrisma un pasta nozarēs radītās pievienotās vērtības. Tūrisma nozarē izmantoti CSP dati «TUA020 Ārvalstu ceļotāju braucienu raksturojošie rādītāji – vairākdienu ceļotāju kopējie izdevumi Latvijā», kam piemērots gaisa transporta ceļotāju īpatsvars. Tas aprēķināts no CSP datiem «TUA060 Ārvalstu vairākdienu ceļotāju vidējie izdevumi diennaktī». Pasta pakalpojumu nozarē izmantoti CSP dati «IKI020. Izlietojuma tabula pircēju cenās (faktiskajās cenās) - B1G Bruto pievienotā vērtība» nozarei H53 Pasta un kurjeru darbības. Tiem piemērota proporcija, kāda H53 Pasta un kurjeru darbības nozarē bija izlietojumam aviotransportā starp pārējiem transporta veidiem (CSP dati «IKI020. Izlietojuma tabula pircēju cenās (faktiskajās cenās) – CPA H49; H50; H51»). 2020.g.dati nebija pieejami, tādēļ katalizatora pievienotā vērtība pasta nozarei aprēķināta proporcionāli nozares H53 Pasta un kurjeru darbības tiešās pievienotās vērtības pieaugumam (CSP «IKP140 Nacionālo kontu agregāti pa darbības veidiem»).

2022.g. aviopasažieru provizoriskais skaits ir tāds pats, kā 2016.g., tādēļ prognozei pieņemts, ka arī kopējā pievienotā vērtība būs līdzīga, kā 2016.g.

Kopējā pievienotā vērtība, milj. eiro

1:3 ietekme. Aviācijas nozarē tiešā pievienotā vērtība ir vidēji viena ceturtdaļa no kopējās pievienotās vērtības, ja neņem vērā COVID-19 ietekmi. Tas nozīmē, ka 1 eiro tiešā pievienotā vērtība aviācijas nozarē pastarpināti rada 3 eiro pievienoto vērtību citās nozarēs.

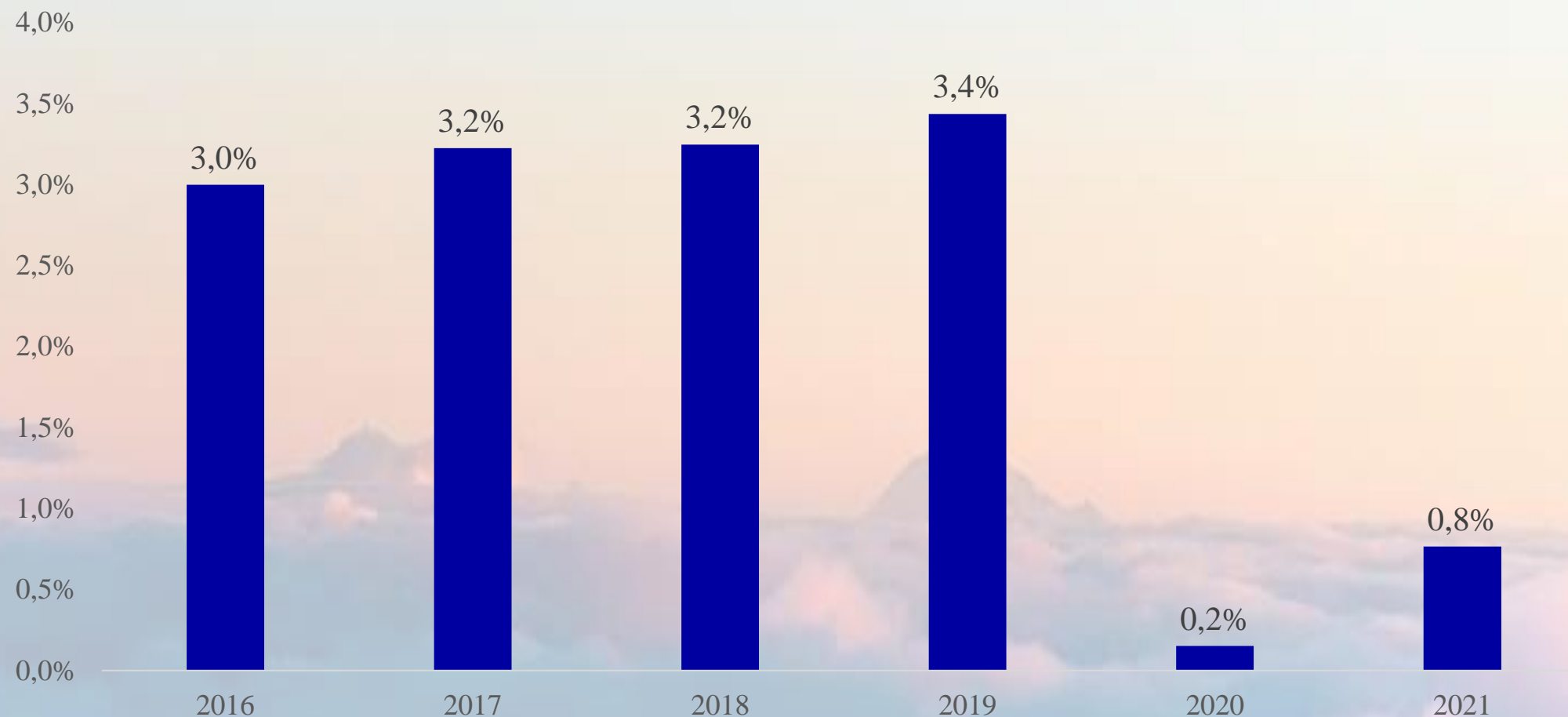
COVID-19 periodā pozitīvā pakārtotā ietekme atsvēra negatīvo tiešo ietekmi. 2020.g. tiešā pievienotā vērtība bija mīnus 166 mil. eiro, bet pastarpinātā pievienotā vērtība vismaz 206 mil. eiro.

2022.g. tiks sasniegts 2016.g. līmenis kopējā pievienotā vērtībā, pēc provizoriskā novērtējuma, jeb 72% no 2019. g. līmeņa.

Lielākā loma kopējā pievienotajā vērtībā ir **netiešai pievienotai vērtībai** - no precēm, pakalpojumiem, ko iegādājas aviācijas nozare. Normālos darbības apstākļos tā veido nedaudz zem puses no kopējas pievienotās vērtības.

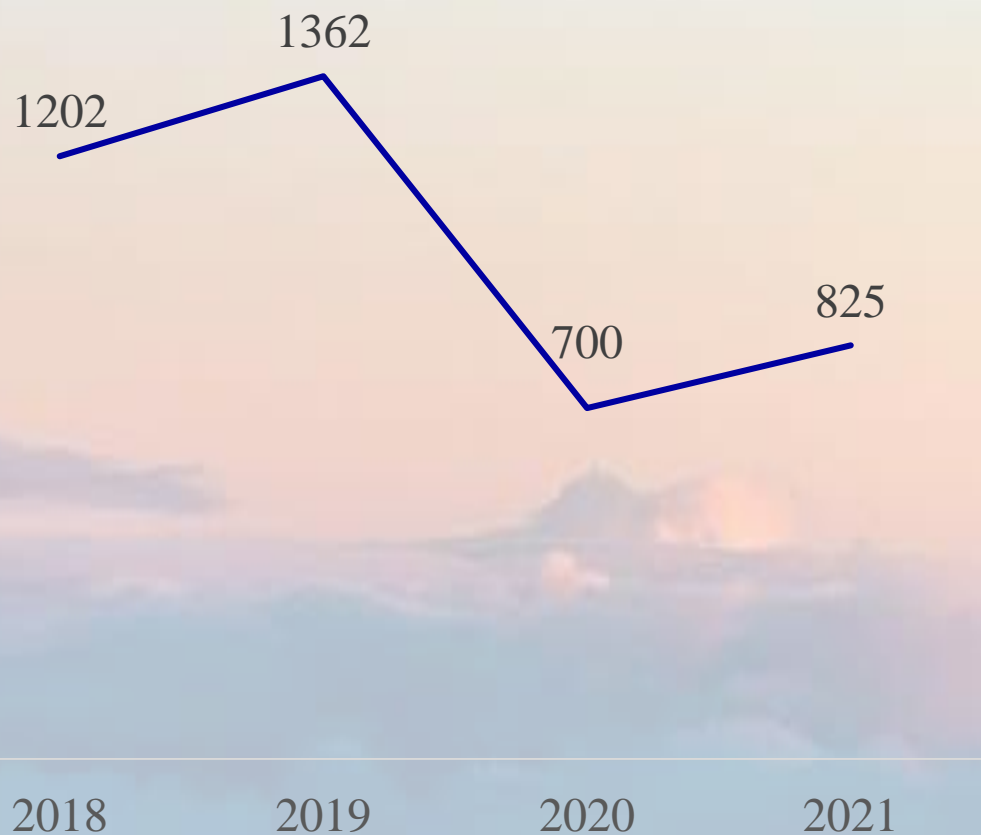
Vērtējot **atgūšanās procesus** 2021.g., vislielākais tiešās pievienotās vērtības pieaugums bija A/S Air Baltic – par 132 mil. eiro.

Aviācijas nozares kopējās pievienotās vērtības īpatsvars Latvijas tautsaimniecībā, % no IKP



Metodoloģija: kopējās pievienotās vērtības aviācijas nozarē (tiešā, netiešā, inducētā, katalizatora) īpatsvars no IKP (CSP dati Iekšzemes kopprodukts un pievienotā vērtība – gada dati)

Aviācijas nozares apgrozījums, milj. eiro



Apgrozījuma dinamika lielākajiem uzņēmumiem



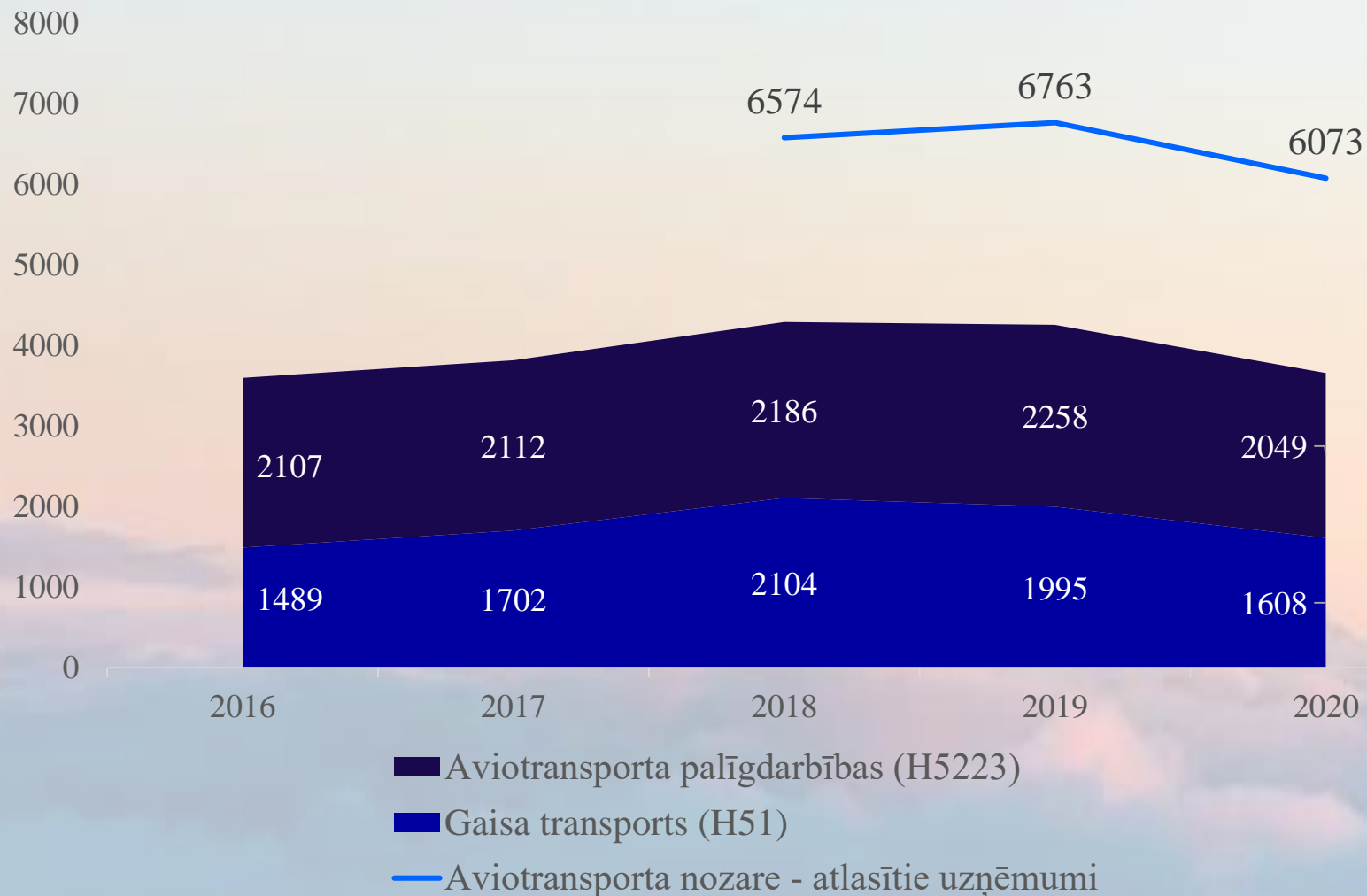
Metodoloģija. Aprēķins balstīts uz uzņēmumu gada pārskatu datiem izmantojot Latvijas Aviācijas asociācijas izveidoto lielāko aviācijas nozares uzņēmumu sarakstu, kas tver plašāk, nekā CSP izmantotā NACE klasifikācija

Nodokļu nomaksa, tūkst. eiro



Līdz 2019.g. bija vērojams nodokļu nomaksas pieaugums līdz 186 mil.eiro, kas līdz 2021.g. nokritās līdz 100 mil.eiro, jeb par 47%.

Nodarbinātība - nodarbināto personu skaits

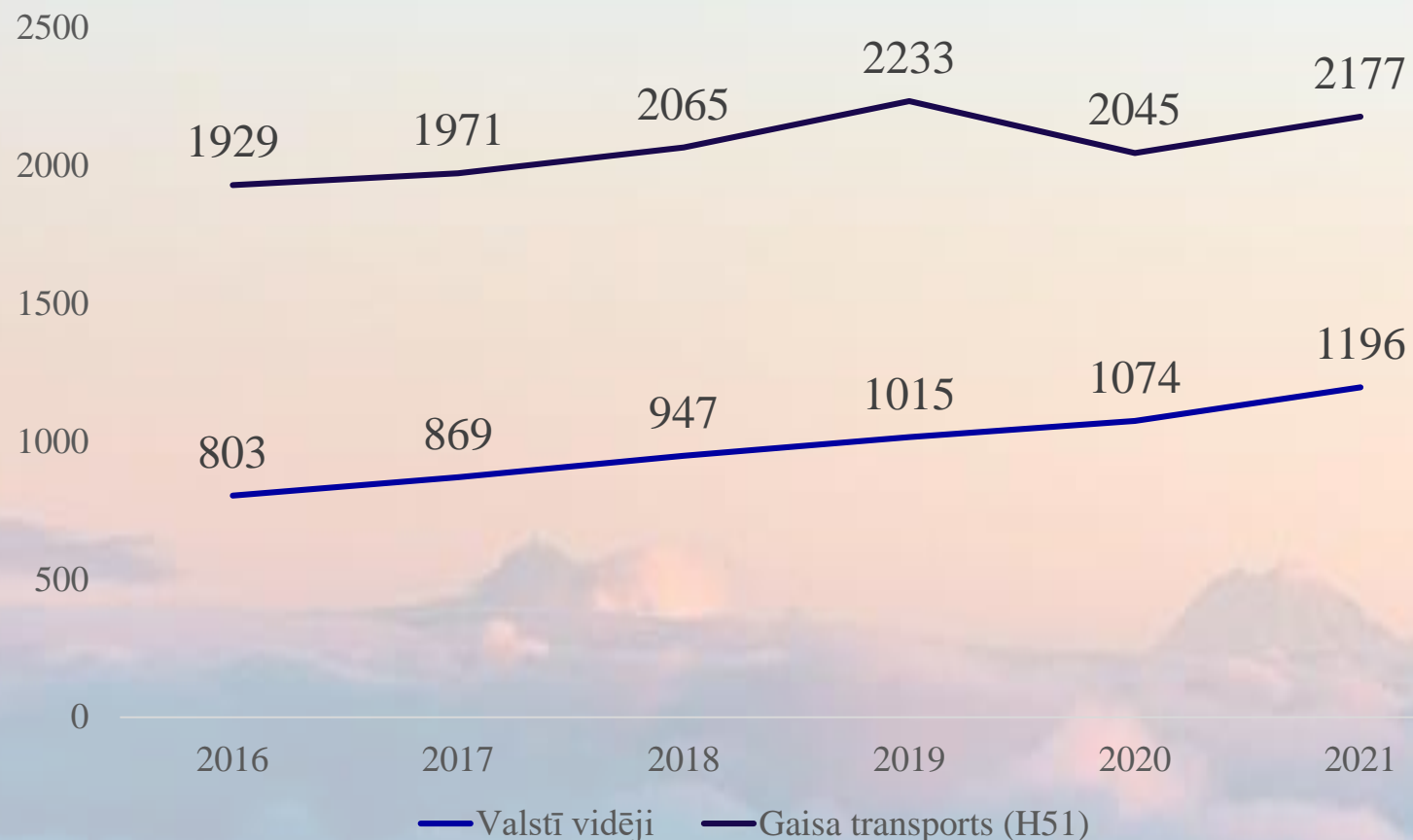


Līdz 2018.g. bija vērojams nodarbināto personu skaita pieaugums līdz 4290, kas līdz 2020.g. nokritās līdz 3657 nodarbinātajiem, jeb par 15%.

Atlasīto aviācijas nozares uzņēmumu dati, kas pārsniedz NACE 51 un 5223 nozaru robežas, uzrāda uz pusi lielāku darbinieku skaitu, bet līdzīgu kritumu 2020.g.

Metodoloģija. Aprēķins veikts pēc divām metodēm. 1. metode balstīta uz CSP datu izvilkumu no «UFR010. Uzņēmumu galvenie uzņēmējdarbības rādītāji». 2. metode balstīta uz uzņēmumu pārskatu datiem no firmas.lv, izmantojot Latvijas Aviācijas asociācijas izveidoto lielāko aviācijas nozares uzņēmumu sarakstu, kas tver plašāk, nekā CSP izmantotā NACE klasifikācija.

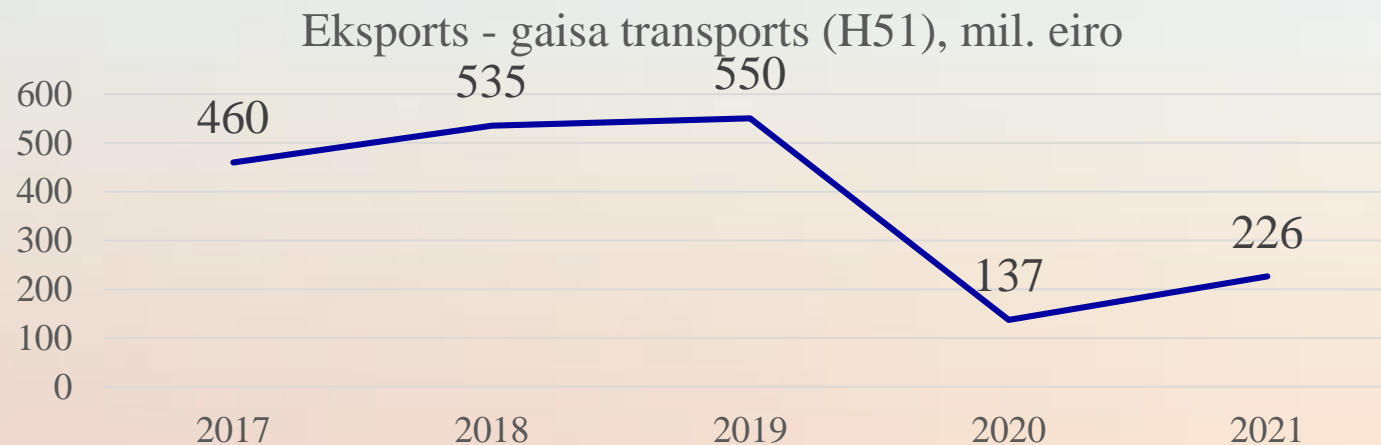
Atalgojums - regulārā mēneša vidējā bruto darba samaksa (eiro)



Regulārā mēneša vidējā bruto darba samaksai ir pieauguma tendence līdzīgi, kā valstī kopumā izņemot 2020.g., kad valstī kopumā darba samaksa palielinājās par 6%, savukārt gaisa transporta nozarē – samazinājās par 8%.

Metodoloģija. Aprēķins balstīts uz uzņēmumu pārskatu datiem no firmas.lv, izmantojot Latvijas Aviācijas asociācijas izveidoto lielāko aviācijas nozares uzņēmumu sarakstu, kas tver plašāk, nekā CSP izmantotā NACE klasifikācija.

Eksports

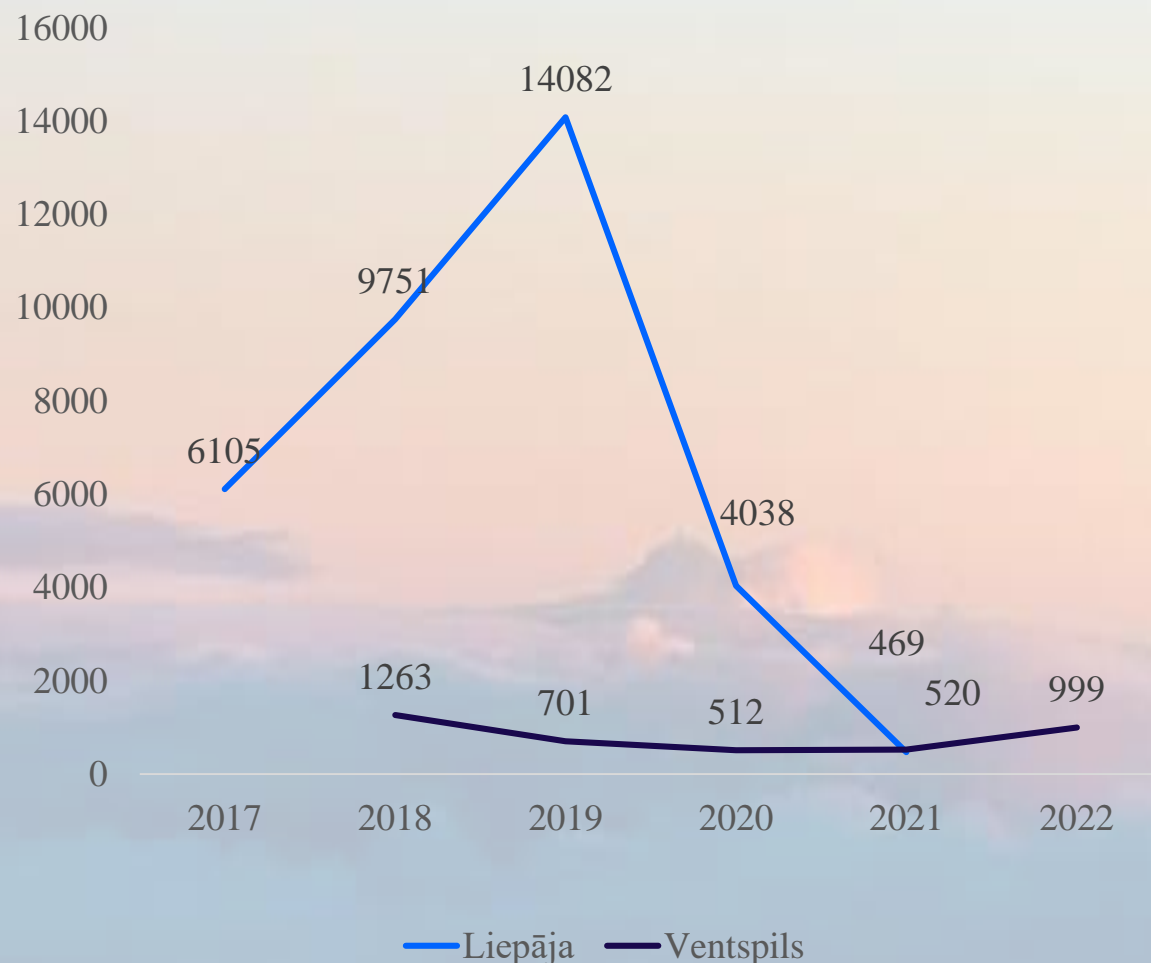


Saskaņā ar Latvijas Bankas datiem, gaisa transporta nozares eksporta apjomi COVID-19 ietekmē 2020.g. kritās 4 reizes, bet atgūšanās pieaugums 2021.g. bija gandrīz divas reizes.

Attiecīgi arī saruka gaisa transporta nozares īpatsvarsnacionālajā eksportā no 4.3% uz 1%.

Reģionālā aviācija

Pasažieru skaits Liepājas un Ventspils lidostās



Datu avots: Latvijas aviācijas asociācija

Liepājas lidostā pēc 2019.g. būtiski kritās regulārie pārvadājumi, savukārt būtiski pieauga neregulāro un mācību lidojumu skaits. Ja kopējās pievienotās vērtības novērtējumam izmanto Latvijas vidējo aviācijas nozares kopējo pievienoto vērtību uz vienu pasažieri, tad ar regulāro reisu izbeigšanu tika zaudēta pievienotā vērtība ap 1 milj. eiro gadā. Savukārt, mācību lidojumi, ko īsteno Air Baltic Training SIA, šo kopējo pievienoto vērtību gandrīz atsver (kopā ar aktivitātēm Ventspilī un Rīgā).

Ventspils lidostā no 2018.g.līdz 2022.g. vispārējās aviācijas pasažieru skaits samazinājies no 65% uz 12%; Air Baltic pilotu akadēmijai pieaudzis no 0 līdz 76%; NBS Gaisa spēku un Valsts robežsardzes pasažieru skaits krities no 448 uz 116.

Galvenie ietekmējošie faktori

- Slēgta gaisa telpa
- Izmaksu kāpums
- Zemāka finansējuma pieejamība
- Krievijas un Baltkrievijas tirgus un gaisa telpas nepieejamība noteikto starptautisko sankciju dēļ
- Ukrainas gaisa telpas nepieejamība drošības apsvērumu dēļ
- Krievija neļauj pārlidot uz Āziju
- Aviācijas u.c. degvielas cenu kāpums
- Darbaspēka izmaksu kāpums inflācijas dēļ
- Pakalpojumu cenu kāpums Latvijā un citur
- Finansējuma sadārdzinājums aviācijas uzņēmumiem Latvijā

Slēgtā gaisa telpa un izmaksu kāpums – interviju rezultāti

Mainās lidojumu plūsmas

Baltija, Polija, Somija, kur ietekme ir vislielākā.

Nevienmērīga konkurence – ne visiem slēgta Krievijas gaisa telpa (Air Serbia, Turkish Airlines, Ķīnas kompānijas)

Zuduši tranzīta pasažieri. Krievijas operatoru lidojumi uz EU bija ceturrtā daļa no lidojumiem

Daļa apkārtlidojumu uz Dienvidiem un Austrumiem atcelti, atstātie – dārgāki (papildu nosēšanās 2-3 t.eiro)

Tiešās izmaksas pacēlās par 30% (kravu lidojumu operatora vērtējums)

Apkalpošanas izmaksas lidostās palielinājušās par 30% - kopā ar COVID ietekmi

Aviodegvielas cenas kāpa līdz vēsturiski augstākam līmenim, bet pēc tam kritās līdz 1500 eiro/t, dažviet joprojām 2000 eiro/t

Piegādes ķēdes ir garākas un dārgākas

Elektroenerģijas cenas būtiski kāpa, bet pēc tam samazinājās par 25%

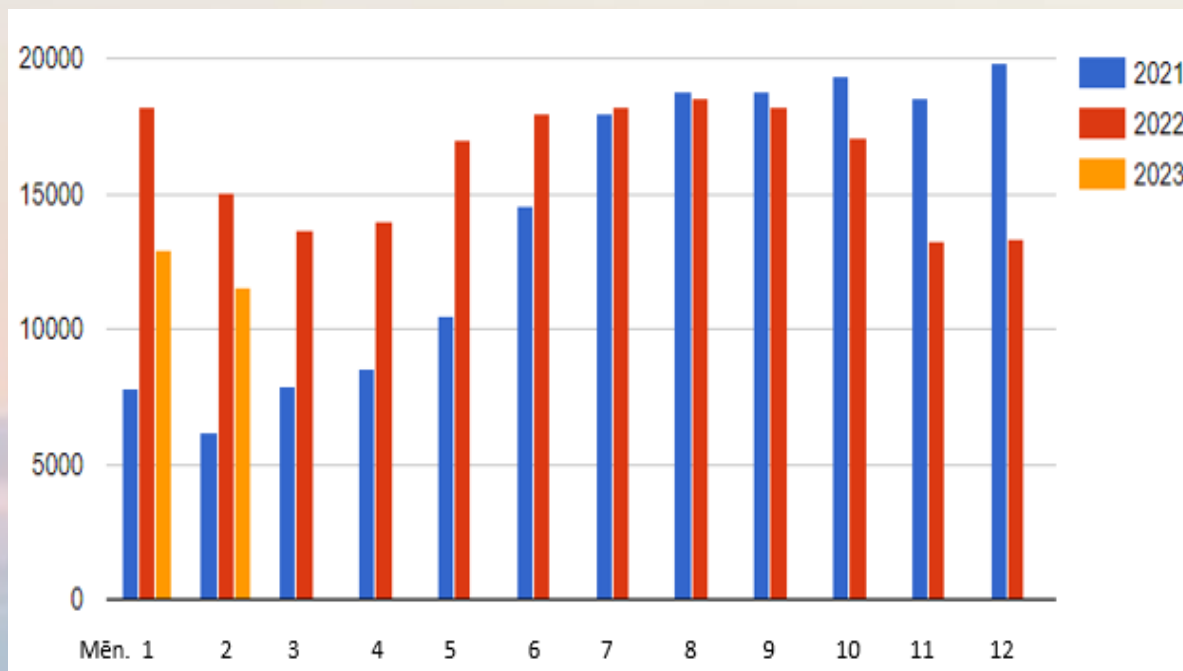
Metālu, IT u.c. izmaksas pieaugušas Piem., pretapledošanas ķīmija 3x dārgāka

Viesnīcu cenas pilotiem cēlušās, piem. Vācijā gandrīz dubultīgi

Ukrainas kara ietekme uz aviācijas nozari 2022

Ietekme uz lidojumu skaitu

Lidojumu skaits



30-40% samazinājums lidojumu skaitā, salīdzinot ar pirms-COVID dinamiku, ko pamatā ietekmē tranzīta lidojumi – Latvijas Gaisa Satiksmes vērtējums

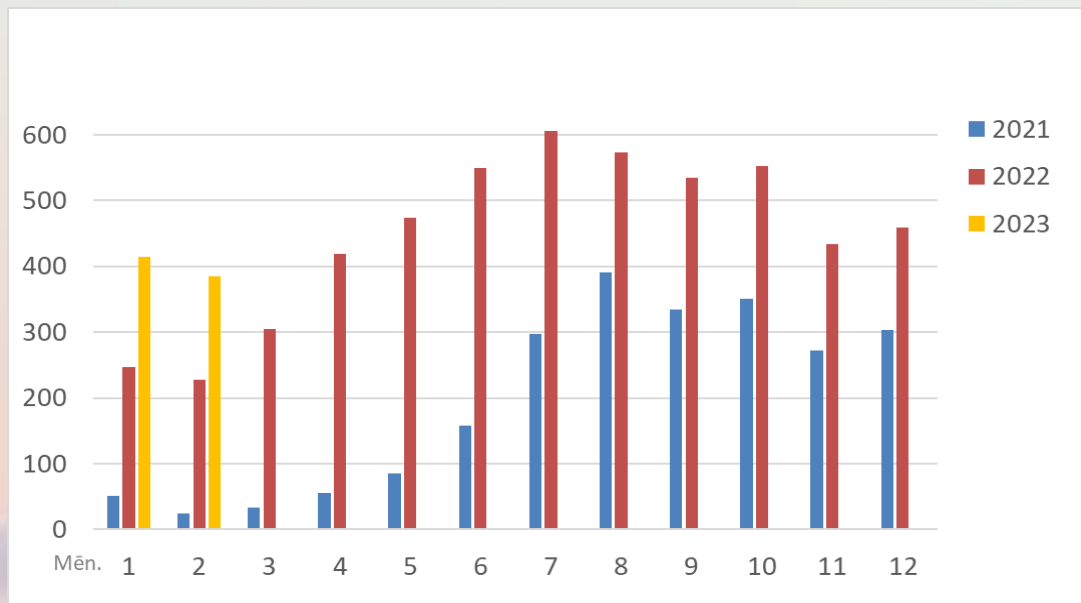
13% zaudētu tiešo lidojumu, t.sk. 50% biznesa aviācijā un 42% kravu lidojumos – Lidostas Rīga vērtējums

2022.g. vidū lidojumu skaita kāpums ir mazāks, kā parasti, bet gada beigās vērojams kritums pret 2021.g. beigām, 2023.g. janvāris, februāris uzrāda ceturtdaļas kritumu pret 2022.g. atbilstošo periodu – statistikas datu vērtējums

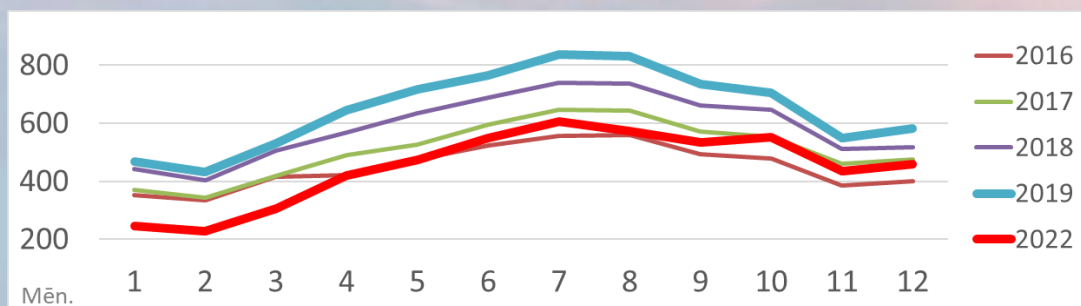
Ukrainas kara ietekme uz aviācijas nozari 2022

Ietekme uz pasažieru skaitu

Pasažieru skaits 2021.-2023., tūkst.



Pasažieru skaits 2016.-2022.g. bez 2021.g., tūkst.



Datu avots: Eurostat un CSP

- Vērtējot kopējā pasažieru skaita dinamiku pēc 2022.g. februāra, redzams, ka proporcionālais sadalījums pa mēnešiem ir līdzīgs, kā citus gadus (izņemot 2021.g. ar COVID ietekmi). Gada beigās pat ir salīdzinoši lielāks kāpums pret gada sākumu, nekā citus gadus.
- Ja pasažieru skaita dinamiku salīdzina ar lidojumu skaita dinamiku (attēlā iepriekš), tad redzamas pretējas tendences - lidojumu skaits vasarā knapi sasniedz gada sākuma līmeni pretēji dubultam pasažieru skaitam.
- 2022.g. beigās un 2023.g. sākumā lidojumu skaits ir par apm. 30% zemāks, nekā gadu iepriekš, savukārt, pasažieru skaits – uz pusi lielāks.
- **Secināms, ka negatīvo Ukrainas kara ietekmi, kas novērojama samazinātā lidojumu skaitā, nozarei lielā mērā izdevies mazināt, optimizējot un palielinot kopējo pasažieru skaitu.**

Ietekme uz pasažieru skaitu

Zaudēto pasažieru skaitu raksturo pirms Ukrainas kara plānotie apjomi, kas netika sasniegti. Lidostas Rīga apkopotie dati par zaudējumiem no Ukrainas un Krievijas lidojumiem, kas kopā veido 8% no 2022.g. pasažieru skaita:

Tiešie: 320 tūkst. t

(7% no 2022.g. apjoma)

Transfērs: 93 tūkst. t

(9% no 2022.g. apjoma)

Kopā: 413 tūkst. t

(8% no 2022.g. apjoma)

Ietekme uz kravu apjomu

Zaudētās kravas 2022

Kravu programmas: 8,3 tūkst. t

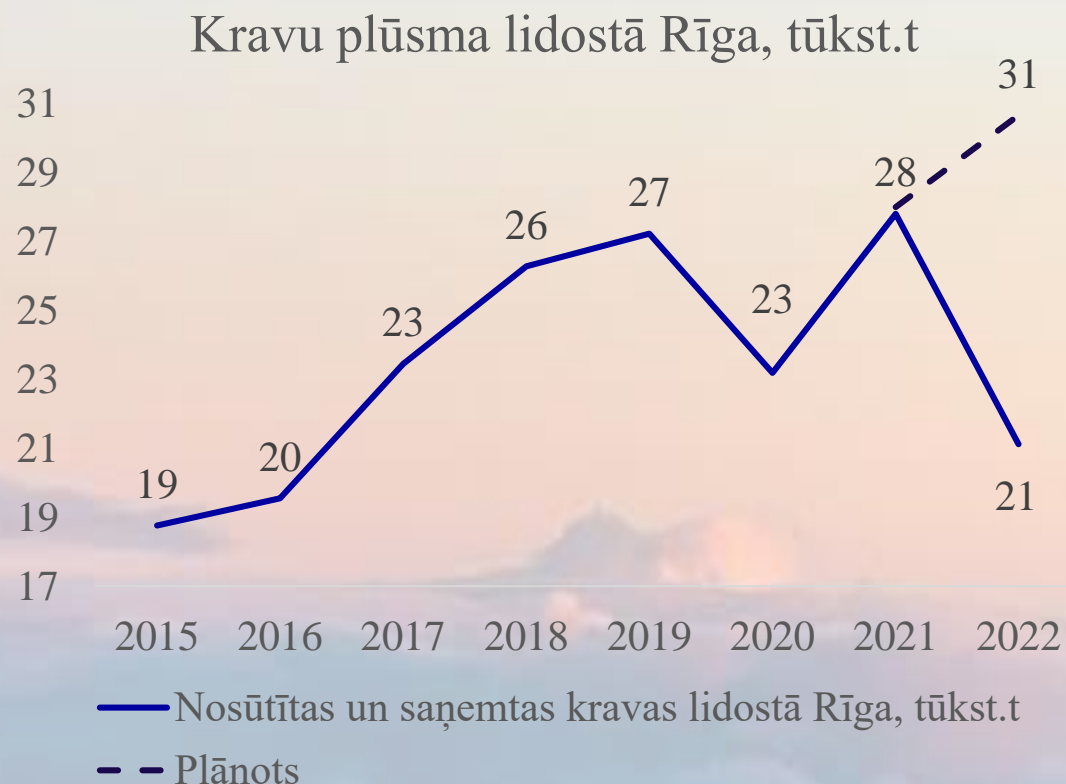
(73% no 2022.g. apjoma)

Pasažieru lidojumos: 1,3 tūkst. t

(14% no 2022.g. apjoma)

Kopā: 9,6 tūkst. t

(45% no 2022.g. apjoma)



Ekonomiskā ietekme

Negūtie ieņēmumi – vismaz 75 mlj. eiro

Izmaksas par aplidošanu – vismaz 1,2 mlj. eiro

Air Baltic negūtie ieņēmumi:

34 mlj. eiro no Ukrainas reisiem

27.8 mlj. eiro no Krievijas reisiem

3.6 mlj. eiro no atceltiem Erevānas un Baku reisiem

3.1 mlj. eiro no reisiem ar samazinātu biežumu
(Dubaja, Tibilisi, Batumi) Ukrainas reisiem

**Negūtā pievienotā vērtība ekonomikai – vismaz
48 mlj. eiro**

Investīciju plānus no vienas puses būtiski neietekmē, jo tie jau bija piesardzīgi (Latvijas Gaisa satiksme) no otras puses plānotajām aktivitātēm, piem. jaunajam terminālim, būtiski jākoriģē izmaksas uz augšu (Lidosta Rīga).

Pasažieru un kravu plūsmas maiņa samazināja ieņēmumus Latvijas Gaisa Satiksmei un Civilās Aviācijas Aģentūrai.

Sadārdzinājās finansējums – kara sākumā būtiski, bet joprojām augsts. Bija grūtības pārfinansēties.

Īstenotie atgūšanās pasākumi

- 14 Air Baltic lidmašīnas tika iznomātas citām aviokompānijām.
- Zaudējumu kompensācija ar vairāk tiešajiem reisiem.
- 2023. tendences mainās un Air Baltic atgriežas uz Gruziju, Armēniju, Azerbaidžānu, Saūda Arābiju).
- Kravu pārvadājumos 2023.g. sāk parādīties pieprasījums elastīgākiem reisiem uz Vidusāziju (Kirgizstāna, Uzbekistāna, AAE un Saūda Arābiju).
- Kopumā galvenie nozares dalībnieki veic taupības pasākumus un piecieš zaudējumus, bet nākamajā periodā potenciāla cenu un tarifu maiņa.
- Uzlabota pasažieru tranzīta plūsma no Skandināvijas uz Dienvideiropu, lielā mērā pateicoties Air Baltic.

Perspektīvas un veiksmes faktori

- Svarīgi uzturēt vīziju par Latviju kā transfēru centru.
- Perspektīva uzlabotās loģistikas ķēdēs- pielāgošanās spējas ir lielas.
- Veicināt galamērķu skaita pieaugumu, bet arī uzlabot kvalitatīvo konektivitāti, kas rezultētos tranzīta plūsmas pieaugumā, stabilitātē (konektivitātes indeksa pieaugums). Fokuss uz biznesa centriem (piem. Brisele, Minhene), un jauniem tranzīta mērķiem (piem. Armēnija).
- Personāla problēma – gan COVID, gan Ukrainas kara dēļ samazināto personāla apjomu ļoti grūti atjaunot. Svarīgi meklēt iespējas saglabāt personālu krīzes periodos.
- Gaisa kuģu pieejamība, infrastruktūras jauda un veikspēja un AirBaltic stabilitāte ir ļoti svarīgas.
- Prognozējams, ka ar veiktajām aktivitātēm 2025.g. pasažieru plūsmas būs 2019.g. līmenī.
- Kravu pārvadājumos atkopšanās prasīs vismaz 5 gadus.

Atbalsta vajadzības

- Turpināt lobiju ES līmenī stimulējot vienādus konkurences noteikumus, lai Baltijas, Polijas un Somijas aviokompānijas nebūtu zaudētājas.
- Elastīgāks atbalsts situācijā, kad finanšu tirgi «aizveras».
- Operatīva rīcība, ja nepieciešams pārskatīt tarifus.
- Uzlabot dividenžu politiku, lai stimulētu investīcijas- elastība atkarībā no attīstības projektu plāniem.
- Noteiktu funkciju dotēšana drošības jomā.
- Valsts varētu veicināt mārketingu: promotēt drošību un kvalitāti, it īpaši Austrumos, piemēram Japānā.

Secinājumi – aviācijas nozares tiešā ietekme

- Aviācijas nozares tiešā pievienotā vērtība 2019.g. sasniedza vizmaz 240 milj.eiro. Ja aviācijas nozarē ietver arī būtiskus jomas uzņēmumus, kas pēc NACE klasifikācijas nav ietvertri gaisa satiksmes un aviotransporta palīgdarbību nozarēs, tad tiešā pievienotā vērtība bija vismaz 279 milj. eiro.
- Tas veidoja 0.9% no Latvijas IKP.
- Taču COVID-19 ietekmē 2020.g. aviācijas nozares pievienotā vērtība dramatiski kritās līdz mīnus 71 mil. eiro (vērtējot pēc CSP datiem). Gaisa transporta uzņēmumu pievienotā vērtība kritās līdz mīnus 114 mil. eiro, taču to līdzsvaroja aviotransporta palīgdarbību uzņēmumi, kur pievienotā vērtība kopš 2019.g. kritās uz pusi, taču bija pozitīva – 43 milj. eiro.

- Ja vērtē paplašināto aviācijas nozares uzņēmumu kopu, tad kopējais pievienotās vērtības kritums sasniedz mīnus 166 milj. eiro. 2020.g.
- Vērtējums par Air Baltic A/S pievienotās vērtības kritumu rāda mīnus 265 milj. eiro 2020.g. Tas nozīmē, ka pievienotās vērtības radīšana lielā mērā tika nodrošināta ar citiem nozares uzņēmumiem, taču tas bija par maz, lai visai nozarei būtu pozitīva pievienotā vērtība.

Secinājumi – aviācijas nozares kopējā pievienotā vērtība

Aviācijas nozarē 1 eiro tiešā pievienotā vērtība rada 3 eiro pastarpināto pievienoto vērtību, kas summējas no netiešās, inducētās un katalizatora pievienotās vērtības. Kopējā pievienotā vērtība no 918 milj.eiro 2019.g.COVID-19 ietekmē nokritās līdz 40 milj.eiro 2020.g., bet 2022.g. provizoriski vērtējams, ka tiks sasniegts 2016.g. līmenis – 665 milj.eiro.

Netiešā ietekme,

jeb aviācijas nozares iegādāto produktu un pakalpojumu pievienotā vērtība pirms COVID-19 sasniedza 427 milj. eiro 2019. gadā, jeb 47% no kopējās aviācijas nozares pievienotās vērtības.

Inducētā ietekme,

jeb aviācijas nozarē strādājošo patēriņa nodrošināšanai radītā pievienotā vērtība pirms COVID-19 sasniedza 57 milj. eiro 2019. gadā, jeb 6% no kopējās aviācijas nozares pievienotās vērtības.

Katalizatora ietekme,

jeb aviācijas nozares ieguldījums tūrisma, pasta un kurjeru darbības nodrošināšanā pirms COVID-19 sasniedza 155 milj.eiro, jeb 17% no kopējās aviācijas nozares pievienotās vērtības. 92% no katalizatora ietekmes veido tūrisma joma- ārvalstu ieceļotāju radītais patēriņš.

Secinājumi – apgrozījums, nodokļi, nodarbinātība

Apgrozījumu raksturo divkārtšs kritums 2020.g. (no 1362 uz 700 mil.eiro), kam seko pieaugums 2021. g. Līdz 825 mil. eiro. Vērtējot lielākos nozares uzņēmumus redzams, ka šāda dinamika bija uzņēmumiem Air Baltic, Latvijas gaisa satiksme, Smartlinx airlines un Rixjet un Baltic ground services. Starptautiskai lidostai “Rīga” un Booking group 2021. g. gan vēl nebija vērojams pārlicecinošs pieaugums, salīdzinot ar 2020.g.

Nodokļu nomaksā kopš 2020.g. vērojama stabila samazinājuma dinamika – 2021.g., salīdzinājumā ar 2019.g. nodokļu nomaksa samazinājusies uz pusi (no 186 mil. eiro uz 100 mil. eiro).

Nodarbināto personu skaits 2020.g. samazinājās par 15%, bet atalgojums – par 8%. CSP apkopotie dati gaisa ptransporta un aviotransporta palīgdarbību nozarēs uzrāda 3657 nodarbinātās personas 2020.g., savukārt paplašinātās aviācijas nozares uzņēmumu kopas gada pārskatu dati – 6073 darbiniekus.

Vidējā darba bruto samaksa 2020.g. valstī kopumā palielinājās par 6%, savukārt gaisa transporta nozarē – samazinājās par 8%, pēc tam 2021.g. gandrīz sasniedzot 2019.g. līmeni.

Eksports saskaņā ar CSP apkopoto informāciju aviācijas nozarē jau 2019.g. samazinājās no 3.1% uz 0.5.% no kopējā eksporta apjoma valstī un zemā līmenī palika arī turpmākos gadus.

Secinājumi – Ukrainas kara ietekme

- Lidojumu skaits Ukrainas kara ietekmē samazinājies par trešdaļu.
- Pasažieru skaitā zaudēti 8%.
- Kravu apjomā zaudēti 45%.
- Negūtie ieņēmumi – vismaz 75 mlj.eiro.
- Neiegūtā pievienotā vērtība ekonomikai – vismaz 48 milj. eiro.
- Tiešajām izmaksām novērots pat 30% pieaugums.

- Ukrainas karš aviācijas nozari ietekmējis būtiski, taču aktīva pielāgošanās plūsmu maiņai un jauniem reisiem rezultējies augošā pasažieru skaita dinamikā, ļaujot prognozēt 2019.g. līmeņa sasniegšanu 2025.g.
- Kravu pārvadājumos ietekme ir būtiskāka un atgūšanās var parsīt 5 gadus.

- Aviācijas nozarei atbalsts nepieciešams starptautiskā cīņā par vienlīdzīgiem konkurences noteikumiem,
- Atbalsts vēlams mārketinga aktivitātēs Austrumu zemēs.
- Tādu krīžu, kā Ukrainas kara sākšanās situācijās nepieciešams atbalsts finansējuma pieejamības uzlabošanai.



Paldies par uzmanību!