



enterair

Sprawozdanie zarządu z działalności
Grupy Kapitałowej Enter Air S.A.

za okres od 01 stycznia do 30 czerwca 2024 roku

1. OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE

Enter Air S. A. ("Spółka") została utworzona zgodnie ze statutem Spółki w formie aktu notarialnego z dnia 07.11.2012 roku jako Laruna Investments S.A i została wpisana do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000441533.

W dniu 22 grudnia 2014 nazwa Spółki został zmieniona na Enter Air S.A.

Dnia 22 grudnia 2014 roku Spółka objęła 100% udziałów w Enter Air Sp. z o.o. Objęcie udziałów nastąpiło w trybie art. 430, 431 § 1 i 2 pkt 1, art. 432 oraz 433 § 2 KSH, tj. w wyniku podwyższenia kapitału zakładowego Spółki poprzez emisję akcji serii B pokrytą wkładem niepieniężnym w postaci 100% udziałów w kapitale zakładowym Enter Air Sp. z o.o. oraz znaku towarowego Enter Air. Kapitał zakładowy Enter Air S.A. został podwyższony o kwotę 10.443.750 zł tj. do kwoty 10.543.750 zł. Cena nominalna 1 akcji wyniosła 1 zł, a emisyjna 4 zł. Akcje zostały objęte przez dotychczasowych akcjonariuszy Spółki. W związku z tym od dnia przeprowadzenia transakcji Spółka objęła kontrolę nad Enter Air sp. z o.o. i tym samym stała się jednostką dominującą w stosunku do Enter Air sp. z o.o. i jej jednostek zależnych.

Siedziba Spółki mieści się w Warszawie przy ul. Komitetu Obrony Robotników 74.

Od 15 stycznia 2016 roku Spółka jest notowana na Warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych.

Skład Zarządu Spółki na dzień 30.06.2024:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| – Grzegorz Wojciech Polaniecki | od 17.12.2014 |
| – Marcin Andrzej Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Andrzej Przemysław Kobielski | od 17.12.2014 |

Skład Rady Nadzorczej:

- | | |
|----------------------------|---------------|
| – Ewa Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Joanna Braulińska-Wójcik | od 13.05.2015 |
| – Paweł Brukszo | od 13.05.2015 |
| – Dariusz Górski | od 24.06.2019 |
| – Krzysztof Kaczmarczyk | od 24.06.2019 |
| – Adrian Jonca | od 27.06.2022 |

Na dzień publikacji niniejszego raportu skład Zarządu oraz Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

Informacje o Grupie Kapitałowej

Na dzień 30.06.2024 Grupa kapitałowa Enter Air S.A. obejmuje jednostkę dominującą Enter Air S.A. oraz następujące spółki zależne:

- Enter Air Sp. z o.o. została utworzona 15 października 2009 roku, jako pierwsza spółka Grupy, gdzie Enter Air S.A. posiada 100% udziałów.
- Enter Air Services Sp. z o.o. została utworzona 24 maja 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. objęła 100% udziałów.
- EnterAir.cz.s.r.o. została utworzona 20 lipca 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. objęła 100% udziałów.
- Enter Air Executive Services Sp. z o.o. została utworzona 28 sierpnia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 100% udziałów .
- Enter Air SKY24 Sp. z o.o. została utworzona 23 listopada 2023 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 70% udziałów.
- Enter Air Hungary Kft. została utworzona 20 marca 2024 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Services Sp. z o.o. posiada 100% udziałów.

Spółka EnterAir.cz.s.r.o. nie prowadzi obecnie działalności operacyjnej.

Pozostałe podmioty należące do Grupy Kapitałowej:

- Chair Airlines AG jest jednostką stowarzyszoną, spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym. Enter Air Sp. z o.o. dokonała zakupu w maju 2019 roku, na mocy umowy Enter Air Sp. z o.o. objęła 1.499 akcji Spółki Chair, stanowiących łącznie 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.
- Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o., jednostka stowarzyszona, której przedmiotem działalności jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR. 45% udziałów w Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. zostało nabyte przez Enter Air Sp. z o.o. w dniu 24 stycznia 2020 roku od Avenger Flight Group, LLC.
- FLY4 Airlines Green Limited jest wspólnym przedsięwzięciem, w którym Enter Air Sp. z o.o. ma 51% udziałów. Przedmiotem działalności spółki jest głównie usługa najmu samolotów z załogami na rzecz przewoźników lotniczych.

2 stycznia 2024. r. Enter Air sp. z o.o. dokonała wpłaty na podwyższenie kapitału zakładowego spółki FLY4 Airlines Green Limited w kwocie 1 019 949 EUR. 28 lutego 2024 r. roku Enter Air sp. z o.o. dokonała wpłaty na podwyższenie kapitału zakładowego spółki FLY4 Airlines Green Limited w kwocie 3 060 000 EUR. W wyniku powyższych transakcji EA zachowało udział 51% - Partner JV dokonał analogicznych wpłat. 5 marca 2024 roku Irlandzki Urząd Lotniczy (IAA) wydał Certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC) dla spółki FLY4 Airlines Green Limited.

15 kwietnia 2024 r. nastąpiła rejestracja podwyższenia kapitału zakładowego, a wspólnikami Enter Air SKY24 Sp. z o.o. są Enter Air sp. z o.o. posiadająca 22.000 udziały o wartości nominalnej 50 zł każdy i łącznej wartości nominalnej 1.100.000 zł oraz Pan Jarosław Urbanowicz posiadający 9.428 udziałów o łącznej wartości nominalnej 471.400 zł.

W dniu 20 marca 2024 roku Enter Air Services Sp. z o.o. zawiązała na Węgrzech spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod firmą Enter Air Hungary korlátolt felelősségű társaság (spółka z ograniczoną odpowiedzialnością): której jest jedynym wspólnikiem. Kapitał zakładowy tej spółki wynosi 3.000.000 HUF. Założenie węgierskiej spółki jest konsekwencją realizacji planów Grupy dotyczących rozszerzenia obszaru działalności o elementy obsługi hangarowej. Spółka rozważy najem hangaru do obsługi technicznej na Węgrzech. Rejestracja Spółki nastąpiła 18 kwietnia 2024 r.

2. OMÓWIENIE PODSTAWOWYCH WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWYCH, WSKAZANIE CZYNNIKÓW I ZDARZEŃ O NIETYPOWYM CHARAKTERZE ORAZ OMÓWIENIE PERSPEKTYW ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI W NAJBLIŻSZYM ROKU OBROTOWYM

Wybrane dane finansowe przedstawione poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w punkcie 1 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2024 wraz z danymi porównawczymi za poprzedni rok obrotowy.

2.1 Ocena działalności Grupy

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|--------------------------------|--|--|--|--|
| Przychody ze sprzedaży towarów | 38.966 | 21.579 | 33.261 | 21.405 |
| Przychody ze sprzedaży usług | 1.126.467 | 750.979 | 978.182 | 676.253 |
| | 1.165.433 | 772.558 | 1.011.443 | 697.658 |

Przychody z działalności podstawowej Grupy generowane są na rynku usług lotniczych, głównie przez pasażerskie przewozy czarterowe, a także usługi dodatkowe. Przychody netto ze sprzedaży w I połowie 2024 roku wyniosły 1.165.433 tys. zł, co oznacza wzrost o 15 % (153.990 tys. zł) w porównaniu z kwotą 1.011.443 tys. zł za I półrocze 2023 roku.

Wzrost przychodów ze sprzedaży wynika głównie z rozszerzenia skali działalności Spółki. W I półroczu 2024 roku przewoźnik wykonał o 15% więcej operacji w porównaniu do I półrocza ubiegłego roku.

Widoczny wzrost przychodów w porównaniu z rokiem 2023 jest pozytywnym zjawiskiem, które świadczy o coraz większym zakontraktowaniu oraz potwierdza chęć uczestnictwa Polaków w zagranicznych wycieczkach.

Usługi świadczone przez Grupę są jednorodne, dlatego też Grupa nie klasyfikuje ich według poszczególnych grup.

Informacje geograficzne

Enter Air wykonuje operacje lotnicze do przeważającej liczby kurortów wakacyjnych dostępnych z Polski i Europy Zachodniej, oferując tym samym najszerszą ofertę połączeń wakacyjnych na polskim rynku. Kryzys pandemiczny zmusił Grupę do rozszerzenia zakresu geograficznego praktycznie do całego terytorium Afryki.

Nie istnieje jednoznaczne przypisanie jakiegokolwiek aktywa Grupy do któregoś z obszarów geograficznych. Zdecydowana większość aktywów Grupy może być swobodnie przemieszczana i generować przychody w dowolnie wybranym miejscu na świecie.

Grupa rozróżnia przychody ze sprzedaży usług wg podziału klientów na krajowych i zagranicznych. Zgodnie z tym podziałem przychody ze sprzedaży usług dzielą się następująco:

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|-------------|--|--|
| Krajowi | 955.371 | 734.629 |
| Zagraniczni | 171.096 | 243.553 |
| | 1.126.467 | 978.182 |

Powyższe przychody stanowią przychody od odbiorców zewnętrznych. W trakcie roku obrotowego nie miały miejsca żadne transakcje sprzedaży między segmentami (podobnie jak w latach poprzednich).

Informacje o wiodących klientach

Głównymi odbiorcami usług Grupy są touroperatorzy oraz konsolidatorzy / brokerzy, będący pośrednikiem pomiędzy Grupą, a touroperatorami, konsolidujący zapotrzebowanie biur podróży na miejsca w samolocie. Grupa współpracuje głównie z polskimi klientami, ale w portfelu odbiorców znajdują się również podmioty m.in. z Niemiec, Wielkiej Brytanii czy Islandii. Podkreślić należy, że Enter Air współpracuje jedynie z wybranymi biurami podróży / konsolidatorami o stabilnej sytuacji finansowej, co pozwala zabezpieczyć się Grupie przed nieoczekiwaną utratą jednego z kontrahentów.

Poniżej zaprezentowano podział przychodów ze sprzedaży w pierwszym półroczu roku 2024 i 2023 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży w 2024 roku przekroczył 5%.

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|--------------|--|--|
| Odbiorca 1 | 315.859 | 272.229 |
| Odbiorca 2 | 233.576 | 185.521 |
| Odbiorca 3 | 169.202 | 114.401 |
| Odbiorca 4 | 167.387 | 84.364 |
| Odbiorca 5 | 57.369 | 72.581 |
| Pozostali | 183.074 | 249.086 |
| Razem | 1.126.467 | 978.182 |

Żaden z wyżej wymienionych odbiorców nie ma powiązań kapitałowych z Emitentem.

2.1.2. Koszty według rodzaju

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|---|--|--|--|--|
| Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych | 125.494 | 64.459 | 112.701 | 58.979 |
| Zużycie materiałów i energii | 421.437 | 248.989 | 358.928 | 226.598 |
| Usługi obce | 479.201 | 327.834 | 410.998 | 294.983 |
| Podatki i opłaty | 1.168 | 298 | 1.146 | 628 |
| Wynagrodzenia | 33.424 | 17.849 | 21.912 | 12.028 |
| Świadczenia na rzecz pracowników | 5.564 | 3.239 | 3.842 | 1.858 |
| Ubezpieczenia społeczne | 5.761 | 3.169 | 4.265 | 2.313 |
| Wyjazdy służbowe | 631 | 419 | 2.646 | 1.728 |
| Pozostałe koszty | 6.674 | 3.494 | 6.379 | 3.258 |
| Wartość sprzedanych towarów i materiałów | 27.725 | 16.904 | 24.160 | 16.048 |
| Różnice kursowe | (1.736) | (1.425) | 3.364 | 3.656 |
| | 1.105.343 | 685.229 | 950.341 | 622.077 |
| Koszty sprzedaży | 706 | 473 | 464 | 434 |
| Koszty ogólnego zarządu | 29.759 | 15.169 | 24.850 | 13.856 |
| Wartość sprzedanych towarów i materiałów | 27.725 | 16.904 | 24.160 | 16.048 |
| Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług | 1.047.153 | 652.683 | 900.867 | 591.739 |
| | 1.105.343 | 685.229 | 950.341 | 622.077 |

W I połowie 2024 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 1.105.343 tys. zł, co stanowiło zwiększenie o 16% w stosunku do I połowy 2023 roku. Wzrost ten podyktowany był, podobnie jak w przypadku przychodów, wykonaniem większej ilości operacji lotniczych w porównaniu z rokiem 2023. Wzrost ilości wykonanych operacji wiąże się z koniecznością zakupu większej ilości materiałów i usług niezbędnych do ich wykonania. W strukturze kosztów rodzajowych najwyższa podwyżka wartości została odnotowana w pozycji dotyczącej usług obcych- w pierwszej połowie 2024 roku na koszty usług obcych przeznaczono 479.201 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były niższe o 68.203 tys. zł. Tak duży wzrost wynikał ze zwiększenia ilości wykonywanych lotów, rosnącej inflacji oraz wyższych kosztów obsługi samolotów.

Na koszty zużycia materiałów i energii w głównej mierze składa się koszt paliwa, którego cena wzrosła w porównaniu do ubiegłego okresu, co spowodowało zwiększenie analizowanych kosztów o 62.509 tys. zł.

Koszty wynagrodzeń w I połowie 2024 roku wzrosły o 52,5% (wartościowo 11.512 tys. zł) w związku podwyżkami wynagrodzeń zasadniczych oraz z większą ilością zatrudnionych pracowników.

W I połowie 2024 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 90.555 tys. zł i był o 4,8 % (4.139 tys. zł) wyższy niż w 2023 roku, w którym z kolei wyniósł 86.416 tys. zł. Czynnikiem wpływającym na wzrost zysku brutto ze sprzedaży było zwiększenie skali działalności Grupy.

2.1.3. Pozostałe przychody i koszty operacyjne, odpisy na szacowane straty kredytowe

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|--------------------------------|--|--|--|--|
| Odszkodowania i kary otrzymane | 428 | 230 | 1.181 | 2 |
| Zwrot VAT zagranica | 158 | 12 | 38 | 20 |
| Inne | 964 | - | 226 | 4 |
| | 1.550 | 242 | 1.445 | 26 |

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|--|--|--|--|--|
| Wynik na sprzedaży środków trwałych wraz z wykorzystaniem odpisu | - | - | - | - |
| Rozliczenie transakcji leasingu zwrotnego | - | - | - | - |
| Pozostałe | - | - | 155 | - |
| | - | - | 155 | - |

Pozostałe przychody operacyjne w analizowanych okresach utrzymywały się na zbliżonym poziomie około 1,5 mln zł.

W I półroczu 2024 Grupa osiągnęła zysk z działalności operacyjnej w kwocie 61.640 tys. zł.

2.1.4. Przychody i koszty finansowe

| Przychody finansowe: | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|---|--|--|--|--|
| Odsetki od rachunków bankowych i pożyczek udzielonych | 638 | 189 | 1.038 | 539 |
| Przychód z transakcji - instrumenty pochodne | 9.884 | 3.440 | - | - |
| Dyskonto | 913 | (462) | - | - |
| Różnice kursowe | - | - | 72.508 | 49.292 |
| Pozostałe przychody finansowe | - | - | - | (157) |
| | 11.435 | 3.167 | 73.546 | 49.674 |

Przychody finansowe w I połowie 2024 roku wyniosły 11.435 tys. zł i były znacznie niższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, w którym wyniosły 73.546 tys. zł. Wyższy poziom przychodów finansowych w I półroczu 2023 roku spowodowany był pojawieniem się znaczących przychodów z tytułu różnic kursowych podczas gdy w I połowie 2024 roku Grupa ujęła w wyniku ujemne różnice kursowe z wyceny. W 2024 roku Grupa osiągnęła również wysoki przychód z transakcji pochodnych SWAP.

| Koszty finansowe: | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|--|--|--|--|--|
| Koszty odsetek od: | | | | |
| <i>Kredytów bankowych</i> | 3.721 | 1 956 | 1.265 | 563 |
| <i>Leasingów</i> | 33.921 | 17.327 | 26.290 | 14.787 |
| <i>pożyczki PFR</i> | 763 | 422 | 891 | 426 |
| <i>Inne</i> | 86 | 57 | 43 | 15 |
| Różnice kursowe | 35.417 | 18 866 | - | - |
| Dyskonto | 2.749 | 2.749 | 5.706 | 5.706 |
| Strata z transakcji - instrumenty pochodne | 9.874 | 4.576 | 627 | 319 |
| Prowizje od kredytów | 699 | 503 | 1.518 | 728 |
| Pozostałe koszty finansowe | 740 | 737 | 123 | 57 |
| | 87.970 | 47.193 | 36.463 | 22.601 |
| Ogółem przychody (koszty) finansowe netto | (76.535) | (44.026) | 37.083 | 27.073 |

Koszty finansowe w I połowie 2024 roku osiągnęły poziom 87.970 tys. zł i były znacznie wyższe niż w I półroczu 2023 roku, w którym wyniosły 36.463 tys. zł. Tak duże koszty finansowe w 2024 roku wynikały przede wszystkim z ujemnej wyceny bilansowej. Na 30.06.2024 ujemny wynik na różnicach kursowych wynosił 35.417 tys. zł. W 2024 roku istotnym kosztem finansowym były również odsetki od leasingów, zwiększenie ze względu na przyjęcie do użytkowania trzech nowych samolotów w leasingu.

Strata netto w I połowie 2024 roku ukształtowała się na poziomie 24.174 tys. zł, podczas gdy w analogicznym okresie roku poprzedniego, odnotowano zysk w wysokości 73.505 tys. zł.

2.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Grupy

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 30 czerwca 2024 roku.

| | Stan na dzień 30.06.2024 000' PLN | Stan na dzień 31.12.2023 000' PLN |
|---------------------------------|--|--|
| Rzeczowe aktywa trwałe | 1.825.163 | 1.526.393 |
| Wartości niematerialne i prawne | 5.451 | 4.418 |
| Inwestycje | 60.635 | 54.497 |
| Należności pozostałe | 107.271 | 98.636 |
| Razem Aktywa trwałe | 1.998.520 | 1.683.944 |

| | | |
|--|------------------|------------------|
| Zapasy | 11.295 | 6.788 |
| Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności krótkoterminowe | 377.796 | 170.382 |
| Aktywa dotyczące podatku bieżącego | 119 | 89 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 291.822 | 275.667 |
| Inne aktywa finansowe | 2.343 | - |
| Razem Aktywa obrotowe | 683.375 | 452.926 |
| Aktywa razem | 2.681.895 | 2.136.870 |

W I półroczu roku 2024 suma aktywów Grupy wyniosła 2.681.895 tys. zł (wzrost o 26% wobec stanu na koniec 2023 roku).

Na wzrost w największej mierze miały wpływ nowe umowy leasingowe, w I półroczu 2024 roku Grupa przyjęła do użytkowania 2 nowe samoloty Boeing 737-8 MAX oraz 1 samolot Boeing 737-800. Ponadto Grupa zwiększyła o około 15% ilość wykonanych operacji lotniczych, co przekłada się na wyższe przychody i tym samym należności na dzień 30.06.2024 r.

Do głównych składników aktywów Grupy należą rzeczowe aktywa trwałe, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu, środki pieniężne, należności handlowe (krótkoterminowe) oraz należności pozostałe długoterminowe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku Grupy na koniec czerwca 2024 roku wynosił 68%, środków pieniężnych 11%, należności handlowych odpowiednio 14% oraz należności długoterminowych pozostałych 4%.

W I półroczu 2024 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych w związku ze wspomnianymi wcześniej przyjętymi nowymi samolotami, zwiększając tym samym flotę Grupy do 30 samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących Grupy na koniec czerwca 2024 r. należały środki pieniężne i ich ekwiwalenty (43% aktywów obrotowych) oraz krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe (55% aktywów obrotowych).

Aktywa obrotowe na koniec czerwca 2024 r. osiągnęły poziom 683.375 tys. zł a zatem wzrosły w stosunku do grudnia 2023 roku o 230.449 tys. zł (51%). Wzrost był wynikiem rosnących należności od touroperatorów przy utrzymaniu znaczących rezerw gotówkowych.

Istotna zmiana wartości należności handlowych wynika z sezonowości występującej w Grupie. W czerwcu rozpoczyna się sezon wakacyjny, w związku z czym znacząco rosną przychody w porównaniu z sezonem zimowym.

2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 30 czerwca 2024 roku.

| | Stan na dzień 30.06.2024 000' PLN | Stan na dzień 31.12.2023 000' PLN |
|---|---|---|
| Kapitał podstawowy | 17.544 | 17.544 |
| Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów | 117.983 | 117.983 |
| Zyski zatrzymane | 198.077 | 222.228 |
| <i>w tym wynik okresu</i> | (24.151) | 196.435 |
| Różnice kursowe z przeliczenia | (2) | (1) |
| Kapitał własny przypisywany właścicielom jednostki dominującej | 333.602 | 357.754 |
| Udziały niekontrolujące | 448 | - |
| Kapitał własny | 334.050 | 357.754 |

| | | |
|--|------------------|------------------|
| Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego | 7.327 | 10.052 |
| Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu | 1.314.263 | 1.088.338 |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz inne zobowiązania długoterminowe | - | 26.966 |
| Zobowiązania długoterminowe | 1.321.590 | 1.125.356 |
| | | |
| Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania krótkoterminowe | 289.397 | 126.004 |
| Zobowiązania dotyczące podatku bieżącego | - | 99 |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu i inne finansowe | 353.449 | 260.166 |
| Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe | 134.122 | 189.337 |
| Rezerwy krótkoterminowe | 2.817 | 2.817 |
| Inne zobowiązania finansowe | - | 5.797 |
| Zobowiązania do wykonania świadczenia | 246.470 | 69.540 |
| Zobowiązania krótkoterminowe | 1.026.255 | 653.760 |
| | | |
| Kapitał własny i zobowiązania | 2.681.895 | 2.136.870 |

W trakcie I połowy 2024 roku zmniejszyła się wartość kapitałów własnych o 23.704 tys. zł (7%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec czerwca 2024 kapitały własne Grupy wynosiły 334.050 tys. zł, wobec 357.754 tys. zł na dzień 31 grudnia 2023. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowią zyski zatrzymane. W 2024 roku pojawiła się w sprawozdaniu pozycja udziały niekontrolujące ze względu na fakt, iż 30% udziałów w Enter Air SKY24 Sp. z o.o. należy do innego podmiotu.

Struktura zobowiązań na 30 czerwca 2024 uległa istotnej zmianie w porównaniu ze stanem na ostatni dzień bilansowy ubiegłego roku. Wzrost odnotowano przede wszystkim w ramach leasingów, co jest wynikiem podpisanych nowych umów leasingowych samolotów Boeing 737-8 MAX oraz Boeing 737-800.

Na wartość zobowiązań krótkoterminowych w 28% składają się zobowiązanie handlowe i pozostałe. Ich wartość na koniec I połowy 2024 roku wynosiła 289.397 tys. zł. i była wyższa o 163.393 tys. zł w porównaniu z 126.004 tys. zł na koniec 2023 roku. Kolejną, istotną pozycją są zobowiązania do wykonania świadczenia stanowiące 24% zobowiązań krótkoterminowych ogółem. Ich wartość na koniec analizowanego okresu czerwca wynosiła 246.470 tys. zł. i była wyższa o 176.930 tys. zł w odniesieniu do stanu na dzień 31 grudnia 2023, co świadczy o zbliżającym się wysokim sezonie i dużej ilości operacji lotniczych wykonywanych w okresie wakacyjnym.

2.3 Zdarzenia o nietypowym charakterze

W pierwszym półroczu 2024 roku nie wystąpiły zdarzenia mające istotny bezpośredni wpływ na działalność operacyjną Grupy.

2.4 Perspektywy rozwoju działalności

Enter Air jest spółką rosnącą w sektorze przewozów turystycznych w Europie. Bazowym rynkiem dla Grupy Enter Air jest rynek polski, który, poza zakłóceniami w 2020 i 2021 roku stabilnie rośnie. Jednak głównym kierunkiem rozwoju dla Grupy jest rynek Europy Zachodniej, gdzie podstawą wzrostu jest przewaga cenowa jaką zapewnia model biznesowy Grupy. Zagraniczni konkurenci mają dużo wyższą bazę kosztową oraz zwykle tradycyjną organizację, która nie może konkurować z nowoczesnym modelem operatora lotniczego Enter Air.

Zarówno bieżący obraz rynku jak i perspektywy rozwoju rynku turystycznego związane z wejściem na rynek wyżu demograficznego z lat 80-tych pozwalają na optymistyczne patrzenie w przyszłość Grupy Enter Air. Ponadto podejmowane są działania, które prowadzą do dalszego wzmocnienia modelu biznesowego, takie jak:

- budowa własnego (wspólnie z TUI DE) przewoźnika ACMI, czyli dostawcy usługi, która obecnie kupowana jest na zewnątrz,
- rozbudowa własnych zdolności do obsługi technicznej samolotów przez rozszerzanie zakresu certyfikacji i wielkości zaangażowanych zasobów.

Ze względu na fakt, że Grupa wykazuje się dobrą na tle konkurencji zdolnością do radzenia sobie ze zmiennością sytuacji rynkowej przy jednoczesnym dbaniu o jakość produktu dla odbiorców, 2024 rok będzie prawdopodobnie kolejnym rekordowym rokiem jeśli chodzi o skalę zamówień i realizowane obroty.

3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W 2024 roku Grupa Enter Air zajmuje na rynku polskim nadal pozycję lidera przewozów czarterowych.

Głównym czynnikiem zewnętrznym wpływającym na rozwój Grupy jest stabilny, duży rynek przewozów czarterowych w Europie, który Grupa zdobywa dzięki nowoczesnemu, nisko-kosztowemu oraz wysoce efektywnemu modelowi biznesowemu, dającemu przewagę konkurencyjną w stosunku do innych linii lotniczych. Jedną z podstaw sukcesu Grupy jest umiejętne zarządzanie i niwelowanie ryzyk występujących w branży.

Grupa aktywnie działała na rynkach Zachodniej Europy takich jak Francja, Hiszpania, Skandynawia oraz Czechy i Izrael. Dzięki ciągłemu, dynamicznemu wzrostowi oraz upadkowi znaczących konkurentów na rynku europejskim, Grupa stała się jednym z największych graczy na rynku czarterowym w Europie.

W 2017 roku Grupa zakończyła proces pozbywania się samolotów starszej generacji typu B737-400, które zostały w pełni zastąpione samolotami B737-800. W grudniu 2018 roku Grupa odebrała 1 nowy samolot Boeing 737-8 MAX, drugi natomiast został odebrany w styczniu 2019 roku. Wymiana i unowocześnienie floty miało na celu zwiększenie możliwości operacyjnych Enter Air. Nowe samoloty mają zapewnić poprawę efektywności kosztowej oraz poprawę efektywności przychodowej, głównie dzięki oszczędniejszym silnikom oraz mniejszym nakładom czasu i środków na obsługę techniczną. W 2023 Grupa odebrała 3 samoloty typu B737-8 MAX, a w I połowie 2024 kolejne 2, co świadczy o dużym zapotrzebowaniu na usługi Grupy.

3.1 Ryzyka związane z działalnością Grupy i z otoczeniem rynkowym

3.1.1. Ryzyko związane z realizacją strategii

Celami strategicznymi Grupy są: (i) koncentracja działalności na dochodowej części rynku; (ii) odnowienie floty samolotów; (iii) dalsza ekspansja na rynki zagraniczne oferujące wyższe marże oraz mniejszą sezonowość niż rynek polski. Wszystkie powyższe cele strategiczne zostały już osiągnięte, lub też są w zaawansowanej fazie realizacji.

Strategia Grupy polega na utrzymaniu rentowności poprzez zarządzanie nisko-kosztowym modelem biznesowym dopasowanym do wymagań rynku. Szczególnie w zakresie skali działalności oraz zakresu usług. Model taki jest odporny na wahania koniunktury. Nawet w obliczu kryzysu związanego z pandemią wirusa grypy, model biznesowy Enter Air pokazał, iż dzięki swojej elastyczności, bardzo szybko potrafi dopasować się do każdych, nawet ekstremalnych warunków.

W chwili obecnej brak jest negatywnych przesłanek dla dalszej realizacji strategii, która historycznie zawsze zakładała zwiększanie udziału w rynku w okresach kryzysowych. Grupa jest dobrze przygotowana poprzez realizowanie specyficznego modelu biznesowego opartego o przedpłaty (przychody i koszty), posiadaną aktualnie pozycję strategiczną i pełną gotowość operacyjno-handlową oraz wiedzę w danym zakresie. Ryzyko, że Grupa może nie osiągnąć planowanych celów strategicznych z uwagi na będące poza jej kontrolą czynniki wewnętrzne i zewnętrzne o charakterze gospodarczym, regulacyjnym, prawnym, finansowym lub operacyjnym, jest oceniane jako niewielkie ze względu na fakt, że nadrzędnym celem jest zwiększanie udziału w rynku czarterowych przewozów lotniczych poprzez utrzymywanie niskiej bazy kosztowej i wysoką elastyczność operacyjną. Cel ten jest z powodzeniem realizowany.

3.1.2 Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną

Na działalność Grupy mają wpływ czynniki makroekonomiczne dotyczące zarówno polskiej jak i światowej gospodarki. W szczególności na poziom popytu na loty czarterowe, związane z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi, wpływ mają m.in. takie czynniki makroekonomiczne jak: (i) dynamika PKB; (ii) dynamika poziomu dochodów rozporządzalnych; (iii) poziom bezrobocia oraz (iv) dynamika poziomu zadłużenia gospodarstw domowych. Inne czynniki makroekonomiczne wpływające na działalność Grupy to m.in.: (i) inflacja; (ii) poziom stóp procentowych; (iii) poziom produkcji przemysłowej; (iv) kursy walut oraz (v) polityka fiskalna i monetarna państwa.

Grupa rozpoczęła swoją działalność w czasie kryzysu rynkowego i jej model biznesowy jest dostosowany do panujących warunków i ryzyk makroekonomicznych. Grupa na przestrzeni ostatnich lat korzystała z przewag wobec konkurencji narażonej na ryzyka rynkowe, skutecznie wypierając ją z wielu rynków europejskich.

Grupa jest w znaczącym stopniu zabezpieczona przed skutkami inflacji:

- Oferowane przez Grupę przewozy lotnicze wynagradzane są w oparciu o założoną początkową cenę paliwa, która następnie korygowana jest po wykonaniu rejsu w oparciu o rynkowe zmiany cen paliw lotniczych,
- Opłaty pobierane przez lotniska ulegają zmianom ale zmiany te muszą być konsultowane i zatwierdzone przez władze lotnicze z wyprzedzeniem. Nie zawsze możliwe jest pełne uwzględnienie takich zmian w umowach z odbiorcami ale bezwładność całego procesu ogranicza ryzyko nieprzewidywanych zmian.
- Znaczący, zwłaszcza poza sezonem, udział rejsów ad hoc pozwala na rozliczanie ich według aktualnie obowiązujących cen dostaw usług i materiałów,
- Prawie wszystkie rozliczenia przychodów odbywają się w walutach obcych, które mają znacznie niższą ekspozycję na inflację niż waluta PLN.

3.1.3. Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi

Jednym z czynników mających wpływ na popyt na usługi turystyczne oraz loty czarterowe związane z międzynarodowymi wyjazdami turystycznymi jest ryzyko związane z atakami terrorystycznymi oraz konfliktami militarnymi. Niepewna sytuacja w danym regionie, rozumiana jako zwiększone prawdopodobieństwo ataków terrorystycznych czy konfliktów militarnych lub też wystąpienie przedmiotowych zjawisk, może ograniczyć zainteresowanie danym kierunkiem turystycznym. Grupa, dzięki swojej dywersyfikacji rynkowej oraz bardzo szerokiej ofercie tras, przenosi swoje operacje z rejonów zagrożonych do rejonów niedotkniętych kryzysem, takich jak np. Wyspy Kanaryjskie i Hiszpania, Grecja, Bułgaria, Sardynia, Sycylia, Chorwacja, itp.

Potencjalne zwiększenie percepcji poziomu ryzyka przez turystów może mieć wpływ na przynajmniej krótkotrwały spadek przychodów sektora turystycznego i lotniczego. Kluczowym elementem minimalizacji powyższego ryzyka jest dla Grupy szeroka dywersyfikacja geograficzna świadczonych usług, oraz brak trwałej zależności od określonych rynków, wpływająca na elastyczność oferty.

W lutym 2022 roku wybuchła wojna w Ukrainie. Ukraina oraz Rosja nie są destynacjami wakacyjnymi i Enter Air nie wykonywał operacji czarterowych w tamte rejon, jednak konflikt wywołał wzrost niepewności co do stabilności regionu Europy Wschodniej. Ze względu na działania wojenne cały obszar przestrzeni powietrznej nad Ukrainą jest zamknięty, co powoduje, iż rejsy z Polski do rejonu Zatoki Perskiej, czy do Turcji mają wydłużone trasy, tak aby omijać zamkniętą przestrzeń powietrzną. Trudno jest obecnie oszacować jak długo potrwać działania wojenne i jaki będą miały zasięg. Na chwilę obecną nie zanotowano spadku popytu na wyjazdy wakacyjne pomimo wzrostu cen ropy, oraz wahań kursów walut wywołanych konfliktem w Ukrainie.

Rosnąca skala działań militarnych na Bliskim Wschodzie może wpływać na skalę ruchu pasażerskiego między Izraelem a Polską jest to jednak nieznaczna część przewozów Enter Air, łatwo zastępowalna zapotrzebowaniem na innych kierunkach.

3.1.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi

Katastrofy naturalne oraz epidemie chorób zakaźnych mają negatywny wpływ na popyt na usługi turystyczne oraz loty czarterowe związane z międzynarodowymi wyjazdami turystycznymi w szczególności do regionów świata dotkniętych przedmiotowymi zdarzeniami nadzwyczajnymi. Katastrofy naturalne oddziałują na psychologiczne postrzeganie danego miejsca przez turystów jako lokalizacji o podwyższonym ryzyku. Efekt ten jest z reguły krótkoterminowy. Dany region może jednak stracić znaczenie jako kierunek turystyczny na dłuższy okres z uwagi na fakt, iż katastrofy naturalne często niszczą infrastrukturę turystyczną znajdującą się na tym obszarze. Wystąpienie epidemii i katastrof naturalnych w regionach świata, do których loty wykonuje Grupa, może mieć negatywny wpływ na działalność, sytuację finansową oraz perspektywę rozwoju Grupy. Grupa operuje do ponad 250 destynacji w 36 krajach, co daje jej dużą dywersyfikację rynkową na wypadek nieprzewidzianych zdarzeń w poszczególnych regionach turystycznych.

Ograniczenia w ruchu lotniczym spowodowane pandemią w latach 2020-2022 praktycznie z dnia na dzień uziemiły flotę Enter Air oraz innych przewoźników. Wykonywane sporadyczne rejsy cargo, repatriacyjne i rządowe były tylko znikomym procentem ruchu jaki jest konieczny dla utrzymania rentownej działalności przy potencjale produkcyjnym Enter Air. Model biznesowy Enter Air oparty na przedpłatach (zarówno przychody, jak i koszty) istotnie zwiększa odporność Grupy na sytuacje kryzysowe.

Dzięki modelowi biznesowemu Enter Air opartemu na przedpłatach (i przychody i koszty) odporność Enter Air na sytuacje kryzysowe wydaje się być dość znaczna. Należy podkreślić, że Enter Air powstał w czasie największego światowego kryzysu XXI wieku, wykorzystując w roku 2009 bankructwa konkurentów oraz niestabilną sytuację rynku. Model biznesowy był od początku zaprojektowany do istniejących warunków kryzysowych i dlatego dziś Enter Air jest jedną z niewielu firm, która nie musi przechodzić restrukturyzacji, a jedynie korzysta z elastyczności swojego modelu biznesowego. Niewiele firm na świecie było w stanie w ciągu dwóch tygodni znacząco zmniejszyć swoje koszty i zahibernować swoją działalność. Niewiele też firm jest w stanie w pełni elastycznie dopasowywać swoje zasoby operacyjne do zapotrzebowania rynku. Natomiast model Enter Air pozwala dodawać do operacji pojedyncze samoloty i dodawać nawet pojedyncze rejsy czy trasy w pełni elastycznie. Bardzo ważnym elementem wspomnianego wyżej modelu biznesowego jest struktura kosztów w Enter Air, które poza opłatami leasingowymi, technicznymi i częścią stałą pensji personelu są kosztami zmiennymi.

Umowy z touroperatorami są standardowymi umowami jakie Enter Air zawiera od 10 lat. Umowy są zabezpieczone depozytami lub gwarancjami bankowymi. Każdy rejs jest przedpłacany, a pieniądze uzyskane z przedpłaty od tour operatora są przez Enter Air używane na dokonanie przedpłat za paliwo, handling, opłaty portowe oraz inne usługi. Enter Air nie musi wykonywać lotów i ponosić kosztów, jeśli dany lot nie został przepłacony. Dzięki temu minimalizuje ryzyko ponoszenia kosztów przelotu w przypadku braku środków od tour operatora. Sytuacja tour operatorów, z którymi współpracuje Enter Air jest dobra i Zarząd nie widzi obecnie zagrożenia upadłości naszych klientów.

3.1.5. Ryzyko związane z konkurencją

Rynek przewozów lotniczych jest bardzo konkurencyjny. Bezpośrednimi konkurentami Grupy są inne linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży. Zgodnie z publikacją Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2023 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (28,92% udziału w rynku); (ii) Ryanair Sun (18,87%); (iii) LOT Polish Airlines (15,13%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługiwały 63% rynku. Pozostała część rynku była obsługiwana przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym Smartwings (d. Travel Service), Pegasus Airlines czy Mavi Gök Airlines. Zaostrzenie konkurencji na rynku lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży może wpłynąć na zwiększenie presji na obniżenie cen przelotów, co mogłoby mieć negatywny wpływ na działalność Grupy. Jednak mocna pozycja Grupy oraz bankructwa dużych i małych konkurentów w ciągu ostatnich lat wpłynęły pozytywnie na popyt na usługi Enter Air, będącego jednym z niewielu stabilnych graczy na rynku czarterowym. Należy też zaznaczyć, iż kontraktacja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku

realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerwania swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne.

Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 40/60 wolumenu usług na rynku rodzimym w stosunku do eksportu usług.

Coraz bardziej aktywne na rynku przewozów wakacyjnych są tanie linie lotnicze oraz tradycyjne linie lotnicze oferujące bilety grupowe na rejsach regularnych, lub też świadczące usługi czarterowe w ramach wolnej pojemności przewozowej. Ryzyko dla Grupy związane z tanimi liniami lotniczymi, związane jest m.in. z możliwością rezygnacji przez niektórych klientów z usług biur podróży na rzecz samodzielnych wyjazdów zagranicznych przy wykorzystaniu tanich linii lotniczych jako środka transportu. Jest to część rynku, która stale się rozwija. Zarówno Enter Air, jak i biura podróży oferują od kilku lat przeloty dla pasażerów niekorzystających z pakietów „All Inclusive”. Grupa jest przygotowana do dalszego rozszerzenia swojej oferty przelotów dla turystów indywidualnych, jest to jednak nadal rynek niszowy, który dopiero się rozwija.

3.1.6. Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi

Samolot jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Zgodnie z danymi podanymi przez European Transport Safety Council w raporcie „Transport safety performance in the EU. A statistical overview” wskaźnik określający śmiertelność na 100 mln pasażerokilometrów wynosi 0,035 dla samolotu, 0,035 dla pociągu, 0,07 dla autobusu, 0,25 dla statku, 0,7 dla samochodu, 5,4 dla roweru, 6,4 dla ruchu pieszego oraz 13,8 dla motocykli.

Samolot można uznać za najbardziej bezpieczny środek transportu w porównaniu do alternatywnych środków transportu, jednak nie można wykluczyć wystąpienia katastrofy lotniczej z udziałem samolotu należącego do Grupy. Wystąpienie takiego zdarzenia mogłoby mieć negatywny wpływ na kondycję finansową Grupy. Dlatego też Grupa kontraktuje co roku, na rynku w Londynie, wysoki poziom ubezpieczenia od skutków zdarzeń i wypadków lotniczych.

Poza ryzykiem związanym z możliwością wystąpienia katastrofy lotniczej z udziałem samolotu należącego do Grupy, Grupa jest również narażona na ryzyko związane z wystąpieniem katastrof lotniczych dotyczących innych linii lotniczych, które mogą przełożyć się na spadek popytu na usługi Grupy.

3.1.7. Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa

Model biznesowy Grupy zakłada przenoszenie większości ryzyka związanego z ceną paliw na czarterującego. Standardowa umowa czarterowa opiewa na cenę za fotel, opartą o bazową cenę paliwa oraz o dopłatę paliwową zależną od jego aktualnych cen na rynku.

Ponieważ dopłata jest wyliczana na okres przyszłego miesiąca na podstawie średniej ceny paliwa z poprzedniego miesiąca, Grupa jest narażona na ryzyko dynamicznego wzrostu ceny paliwa w takiej perspektywie.

Ewentualny gwałtowny wzrost cen paliw spowoduje wzrost cen przelotów, co mogłoby przełożyć się na ogólny spadek popytu na rynku, jednak od rozpoczęcia działalności Grupy Zarząd nie obserwował spadku popytu na oferowane przez Grupę usługi, nawet w okresach kiedy ceny paliw były relatywnie wysokie. Grupa stosuje instrumenty zabezpieczające ceny paliwa na wypadek wystąpienia dynamicznej zmienności cen na światowych rynkach zgodnie z przyjętą polityką wewnętrzną.

3.1.8. Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy

Rynek lotów czarterowych związanych z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi cechuje się bardzo dużą sezonowością. W trakcie sezonu letniego Grupa wykorzystuje całą posiadaną flotę, natomiast zimą ponad połowa samolotów pozostaje na ziemi. Grupa wykorzystuje ten okres na wykonywanie koniecznych przeglądów, jednakże jej przepływy pieniężne maleją i w celu terminowego regulowania wszystkich zobowiązań bieżących niezbędne jest otrzymanie linii kredytowej. Grupa na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia i posiada wiarygodną historię kredytową.

Istotna z punktu widzenia sezonowości jest realizowana przez Grupę strategia zwiększania obecności na rynkach zagranicznych, które cechują się inną sezonowością niż obserwowana na rynku polskim.

3.1.9. Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań

Zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2014 r. („Rozporządzenie 261/2004”), każdy pasażer linii lotniczych ma prawo domagać się odszkodowania od przewoźnika lotniczego w sytuacji odmowy przyjęcia na pokład wbrew jego woli, odwołania lotu lub dużego opóźnienia lotu. W przypadku zaistnienia okoliczności wskazanych w Rozporządzeniu 261/2004, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania w wysokości: od 250 do 600 EUR w zależności od długości lotu wewnątrzspółnotowego, jednak jedynie gdy zdarzenie nie jest wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zjawisko zakłóceń rejsów jest w skali działalności Grupy zjawiskiem niewielkim.

3.1.10. Ryzyko wahań kursu walutowego

Grupa prowadzi swoją działalność na różnych rynkach zagranicznych, wobec czego generowane przychody oraz ponoszone przez niego koszty są denominowane w różnych walutach, przede wszystkim w USD, w mniejszym zaś stopniu w EUR, GBP czy PLN.

W celu zmniejszenia ekspozycji na ryzyko walutowe, Grupa odpowiednio równoważy proporcje przychodów i wydatków w poszczególnych walutach oraz zawiera umowy zabezpieczające przed ryzykiem zmiany kursu lub korzysta ze specjalnych linii kredytowych w walutach odpowiadających przepływowi.

3.1.11. Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy

Płynność finansowa Grupy jest w dużym stopniu uzależniona od kondycji finansowej jej kluczowych kontrahentów, odpowiedzialnych za istotną część jej przychodów. Ewentualna niewypłacalność kluczowych partnerów handlowych Grupy może mieć istotny negatywny wpływ na działalność Grupy, jej sytuację finansową oraz wyniki działalności. Grupa monitoruje kondycję finansową swoich partnerów handlowych, a ponadto znakomita większość kosztów usługi jest przez kontrahentów przedpłacana, co zmniejsza ekspozycję na ryzyko niewypłacalności. Należy również dodać, że Grupa otrzymuje od swoich klientów, w szczególności od biur podróży depozyty za zabezpieczenie zawartego kontraktu.

3.1.12. Ryzyko związane z ochroną środowiska

Sektor lotniczy podlega wielu regulacjom prawnym w zakresie ochrony środowiska, w tym w szczególności dotyczącym ochrony przed hałasem czy emisją dwutlenku węgla.

Na mocy Dyrektywy 2008/101, sektor lotniczy został włączony do Europejskiego Systemu Handlu Emisjami („EU ETS”). Od 2012 r. linie lotnicze zostały obowiązane do zakupu części uprawnień do emisji. Obowiązkiem tym objęto wszystkie loty kończące lub rozpoczynające się na lotnisku znajdującym się na terytorium Unii Europejskiej. EU ETS dla lotnictwa wymaga wyliczenia tzw. wielkości emisji dwutlenku węgla, a jego uczestnicy są zobowiązani do zakupu większości uprawnień emisyjnych na rynku giełdowym oraz na specjalnie organizowanych aukcjach.

Wymogi związane z ochroną środowiska wiążą się z koniecznością zakupu przez Grupę uprawnień do emisji CO₂. Należy zaznaczyć, że Grupa dokonała w poprzednich latach modyfikacji samolotów wyposażając wszystkie B737-800 w winglety (skrzydełka aerodynamiczne na końcu skrzydła), co wpłynęło na poprawę właściwości aerodynamicznych samolotu, zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz zmniejszenie hałasu. Grupa ma zamontowane na swojej flocie lżejsze fotele pasażerskie, co pozwala na zmniejszenie wagi samolotu, czyli zmniejszenie zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla. Grupa wdrożyła mechanizm dopłaty za emisję CO₂ na wzór dopłaty paliwowej, zmniejszający ryzyko związane z opłatami w tym zakresie.

Działalność Grupy podlega również ograniczeniom w zakresie poziomu hałasu nakładanym przez administrację lotnisk w miejscach, do których Grupa lata. Nowej generacji samoloty, znacząco obniżają poziom hałasu i emisji CO₂.

Do celu spełnienia obowiązku umorzenia jednostek za emisję CO₂ na rynkach na których Grupa operuje wykorzystywane są jednostki pozyskane z rynku wtórnego (giełdy) oraz jednostki przyznawane przez lokalne ciała odpowiedzialne za zarządzaniem systemami handlu emisjami.

3.1.13. Pozostałe ryzyka

Grupa udzieliła pożyczek stowarzyszonym spółkom Chair Airlines AG oraz Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o., których celem jest wsparcie działalności. Ryzyko, na jakie może być narażona Grupa w tym zakresie, może dotyczyć sytuacji, w której spółka stowarzyszona nie spłacałaby udzielonych jej pożyczek, a także że przynosiłaby straty i konieczne byłoby finansowanie jej działalności. Grupa jednakże ocenia prawdopodobieństwo wystąpienia takiego ryzyka jako niskie.

3.2 Otoczenie rynkowe

3.2.1. Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

Kondycja Grupy jako uczestnika rynku przewozów lotniczych jest częściowo zależna od całościowej kondycji polskiego rynku, zarówno lotów czarterowych, jak i regularnych. Mimo tego, że są to dwa różne rynki, czynniki wzrostu dla obydwu są podobne.

3.2.2. Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych

Od 2010 roku, czyli od wejścia Enter Air na rynek, liczba pasażerów korzystających z transportu powietrznego w polskich portach lotniczych stale rośnie. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w 2022 roku 40.989 tys. pasażerów (w 2021 roku 19.648 tys. pasażerów) Zgodnie z prognozami Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaprezentowanymi w kwietniu 2012 roku, w latach 2014-2030 liczba ta będzie wzrastać średniorocznie o 5,1% i w 2030 roku przekroczy wyniesie 60 mln pasażerów. Należy pamiętać jednak, że pandemia Covid-19 znacząco wpłynęła jednak na zmniejszenie liczby pasażerów w roku 2020. Enter Air posiada bazy operacyjne strategicznie rozmieszczone w największych polskich portach, co pozwala mu na obsłużenie całej Polski.

3.2.3. Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce

Podobnie jak w latach poprzednich, największy udział w polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2023 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2023 roku linie Enter Air należały do jednych z liczących się przewoźników pod względem wielkości przewozów z polskich portów lotniczych (5. miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów), biorąc pod uwagę zarówno przewoźników regularnych, jak i czarterowych. Ponadto Grupa posiada wiodącą pozycję na wyodrębnionym rynku przewozów czarterowych. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, największe udziały w 2023 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Wizz Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa oraz Enter Air.

Dane za 1 półrocze 2024 roku na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane.

3.2.3. Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce

Polski rynek pasażerskich przewozów lotniczych cechuje się znacznymi zmianami liczby przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach roku. Według danych ULC opublikowanych w raportach „Analiza rynku lotniczego”, istotna część ruchu lotniczego w ostatnich latach przypadła na miesiące sezonu letniego (od kwietnia do października). Grupa dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

3.2.4. Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego

Wskaźnik mobilności polskiego społeczeństwa w ostatnich latach, wyrażony jako liczba podróży samolotem przypadająca na jednego mieszkańca, pozostawał na bardzo niskim poziomie względem krajów Europy Zachodniej. Pomijając zakłócenia wynikające z pandemii COVID-19 w 2020/21 roku, stale utrzymujące się dwucyfrowe wzrosty procentowe polskiego ruchu pasażerskiego rok do roku, potwierdzają potencjał rynku krajowego.

3.3 Lotnicze przewozy czarterowe w Polsce

Polski rynek przewozów czarterowych znajduje się obecnie w relatywnie wczesnej fazie rozwoju. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w ciągu 2023 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły ponad 7 milionów pasażerów. Bez względu na zawirowania na rynkach turystycznych, Grupa od wielu lat dynamicznie i stale rośnie, głównie dzięki ekspansji na rynkach zagranicznych oraz szerokiej ofercie destynacji turystycznych.

3.3.1. Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest czołowym podmiotem na rynku lotów czarterowych w Polsce. Według danych ULC, w 2023 roku Grupa przewiozła ponad 2.048 tys. (1.300 tys. w 2022) pasażerów wyłącznie na rynku polskim zajmując tym samym pierwsze miejsce w klasyfikacji liczby pasażerów według przewoźników czarterowych obsłużonych w polskich portach lotniczych. Na dzień publikacji sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniki dotyczące liczby pasażerów przewiezionych w I połowie 2024 roku.

3.3.2. Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2023 roku odpowiadali łącznie za prawie 63% rynku. Grupa Enter Air wyróżnia się na tle konkurentów m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. Grupa Enter Air dysponuje preferowaną, nowoczesną flotą samolotów, która oferuje maksymalny dostępny zasięg i najwyższą konfigurację miejsc, pozwalając na oferowanie pełnego pakietu tras bez trudności z obsługą całości zapotrzebowania zgłaszanego przez biura podróży. Oprócz trzech czołowych graczy na rynku lotów czarterowych z Polski obecnych jest również szereg innych czarterowych linii lotniczych przylatujących do Polski z krajów Basenu Morza Śródziemnego w czasie sezonu letniego, a także przewoźnicy nisko-kosztowi i tradycyjni.

Strategia Grupy uwzględnia obecność konkurencji, potrzebnej do obsłużenia rynku w sezonie letnim, gdyż utrzymywanie dużej floty dopasowanej pod obsłużenie sezonu letniego przez Grupę wiązałoby się ze zbyt dużymi kosztami w czasie zimy. Flota Grupy dopasowana jest zatem w większym stopniu do sezonu zimowego, podczas gdy flota znacznej części mniejszych konkurentów Grupy, dopasowana jest do sezonu letniego. Według Grupy konkurencja jest zatem potrzebna do utrzymywania optymalnego poziomu rentowności Grupy i z tego powodu nie zamierza w sposób znaczący zwiększać udziału w rynku lotów czarterowych z Polski w stosunku do obecnego poziomu. W związku z bankructwami linii lotniczych na przestrzeni ostatnich lat oraz wciąż słabej kondycji niektórych przewoźników, Grupa nie wyklucza, że fala bankructw i konsolidacji może być kontynuowana przez następnych kilka lat, co jest dla niej szansą na wykorzystanie swojego wydajnego modelu biznesowego i zdobywanie za jego pomocą nowych rynków.

3.4 Polski rynek usług turystycznych jako główny czynnik determinujący sytuację na rynku przewozów czarterowych

Głównymi odbiorcami usług Grupy są touroperatorzy mający potrzebę zapewnienia swoim klientom transportu do zagranicznych kurortów turystycznych. Biura podróży wynajmują zazwyczaj cały samolot wraz z załogą. Sytuacja na rynku usług turystycznych jest główną determinantą koniunktury na rynku przewozów czarterowych i w znaczącej mierze to ona leży u podstaw potencjalnego wzrostu sektora.

Rynek usług turystycznych w ostatnich latach stabilizuje się i konsoliduje wokół najsilniejszych marek.

4 WSKAZANIE AKCJONARIUSZY POSIADAJĄCYCH BEZPOŚREDNIO LUB POŚREDNIO ZNACZNE PAKIETY AKCJI WRAZ ZE WSKAZANIEM LICZBY POSIADANYCH PRZEZ TE PODMIOTY AKCJI, ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W KAPITALE ZAKŁADOWYM, LICZBY GŁOSÓW Z NICH WYNIKAJĄCYCH I ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W OGÓLNEJ LICZBIE GŁOSÓW NA WALNYM ZGROMADZENIU

Akcjonariusze Enter Air S.A. posiadający bezpośrednio lub pośrednio poprzez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu według stanu na dzień 30 czerwca 2024 roku:

| Akcjonariusz | Liczba akcji | Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów |
|---------------------------|--------------|--|
| ENT Investments Ltd | 9.036.087 | 51,5% |
| OFE Nationale-Nederlanden | 1.874.841 | 10,7% |
| OFE Generali | 1.330.801 | 7,6% |

Powyższa informacja o stanie posiadania akcji emitenta przez akcjonariuszy (w tym będących członkami organów emitenta) posiadających co najmniej 5% w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu sporządzona została na podstawie następujących dokumentów:

- wykazów przekazywanych emitentowi przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych w Warszawie w trybie art. Art. 406³ § 8 kodeksu spółek handlowych,
- informacji uzyskanych od akcjonariuszy w drodze realizacji przez nich obowiązków nałożonych na akcjonariuszy spółek publicznych mocą odpowiednich postanowień ustaw z dnia 29.07.2005 r., tj.: ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (art. 69 i art. 69a) i ustawy o obrocie instrumentami finansowymi,
- zawiadomień przekazywanych przez osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta w trybie art. 19 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.).

Z uwagi na obowiązujące przepisy prawa przewidujące szczególnie tryb oraz zasady powiadamiania spółki publicznej na temat zmiany stanu posiadania akcji przez akcjonariuszy wyłącznie po przekroczeniu ustawowych progów takiej zmiany, nie można wykluczyć, iż rzeczywisty stan posiadania akcji przez akcjonariuszy nieznacznie różni się od stanu przedstawionego powyżej.

W okresie następującym po okresie sprawozdawczym, do dnia publikacji niniejszego raportu nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji przez akcjonariuszy posiadających co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Enter Air S.A. Akcjonariusze Enter Air S.A. posiadający bezpośrednio lub pośrednio poprzez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu według stanu na dzień 26.09.2024 roku:

| Akcjonariusz | Liczba akcji | Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów |
|---------------------------|--------------|--|
| ENT Investments Ltd | 9.036.087 | 51,5% |
| OFE Nationale-Nederlanden | 1.874.841 | 10,7% |
| OFE Generali | 1.330.801 | 7,6% |
| TFI Allianz Polska S.A. | 911.480 | 5,2% |

Wszystkie wyemitowane przez podmiot dominujący akcje są akcjami zwykłymi bez żadnego uprzywilejowania co do uczestnictwa w podziale zysku.

5 AKCJE EMITENTA LUB UPRAWNIENIA DO NICH BĘDĄCE W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH

Poniższa tabela zawiera zestawienie ilości akcji będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących:

| Nazwa Akcjonariusza | Stanowisko | Liczba akcji i głosów na WZ | Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów |
|----------------------------------|-------------------------|---|---|
| Pan Marcin Andrzej Kubrak | Członek Zarządu | bezpośrednio 13.628 | 0,08% |
| | | pośrednio (przez ENT Investments Ltd.) 6.721.148 | 38,31% |
| Pan Grzegorz Wojciech Polaniecki | Członek Zarządu | pośrednio (przez ENT Investments Ltd.) 2.314.939 | 13,20% |
| Pan Andrzej Kobielski | Członek Zarządu | 402.086 | 2,29% |
| Pani Ewa Kubrak | Członek Rady Nadzorczej | 1.400 | 0,01% |

Powyższa informacja o stanie posiadania akcji emitenta przez akcjonariuszy (w tym będących członkami organów emitenta) sporządzona została na podstawie następujących dokumentów:

- wykazów przekazywanych emitentowi przez Krajowy Depozyt Papierów Wartościowych w Warszawie w trybie art. Art. 406³ § 8 kodeksu spółek handlowych,
- informacji uzyskanych od akcjonariuszy w drodze realizacji przez nich obowiązków nałożonych na akcjonariuszy spółek publicznych mocą odpowiednich postanowień ustaw z dnia 29.07.2005 r., tj.: ustawy o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych (art. 69 i art. 69a) i ustawy o obrocie instrumentami finansowymi,
- zawiadomień przekazywanych przez osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta w trybie art. 19 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 596/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.).

Z uwagi na obowiązujące przepisy prawa przewidujące szczególnie tryb oraz zasady powiadamiania spółki publicznej na temat zmiany stanu posiadania akcji przez akcjonariuszy wyłącznie po przekroczeniu ustawowych progów takiej zmiany, nie można wykluczyć, iż rzeczywisty stan posiadania akcji przez akcjonariuszy innych niż osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta nieznacznie różni się od stanu przedstawionego powyżej.

6 WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, ORGANEM WŁAŚCIWYM DLA POSTĘPOWANIA ARBITRAŻOWEGO LUB ORGANEM ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ.

Na moment sporządzenia sprawozdania toczy się kilka spraw sądowych z udziałem Grupy:

- Sprawy, których przedmiotem są odszkodowania pasażerskie z tytułu opóźnienia operacji lotniczych lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu.
- Sprawa sądowa z udziałem Enter Air Sp. z o.o. i Enter Air S.A. tocząca się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250 tys. zł na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500 tys. zł) tytułem zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych oraz o zaniechanie działań naruszających dobra osobiste. Postępowanie nie jest prawomocne. Zarząd stoi na stanowisku, że nawet w razie podjęcia przez Sąd Apelacyjny nałożenia kary, ryzyko obciążenia Spółek

jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.

- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę odszkodowania w sprawie toczącej się przez Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 grudnia 2018 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.415.607,00 PLN. 21 maja 2021 Sąd wydał wyrok zaoczny zasądający na rzecz Enter Air żadaną kwotę. Prowadzone jest postępowanie egzekucyjne.
- Roszczenie przeciwko Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę solidarnie łącznej kwoty w wysokości 11.631.326 PLN tytułem zwrotu depozytu i opłat, zapłaty kary umownej oraz odszkodowania w związku z naruszeniem postanowień umów dotyczących obsługi lotów czarterowych realizowanych przy użyciu statków powietrznych Enter Air sp. z o.o. Wyrokiem z dnia 29.09.2023 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo. Wyrok stał się prawomocny, gdyż żadna ze stron nie wniosła apelacji.
- Roszczenie przeciwko Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę solidarnie łącznej kwoty w wysokości 5.385.550 EUR tytułem odszkodowania za straty poniesione przez powodów na skutek popełnionych czynów nieuczciwej konkurencji. Postępowanie toczy się przed Sądem Gospodarczym w Paryżu. Spółka nie miała żadnych bezpośrednich relacji biznesowych z podmiotem, który wytoczył powództwo, wobec czego Grupa stoi na stanowisku, że powództwo powinno zostać oddalone. Grupa nie zawiązywała rezerwy na tę sprawę sporną, ponieważ zgodnie z MSR 37 możliwość zaistnienia wpływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma. Obecnie postępowanie względem Spółki jest zawieszono.
- Europejski nakaz zapłaty na kwotę 9.343.640,00 EUR plus odsetki przeciwko Enter Air Sp. z o. o. Enter Air wniósł w terminie sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty, który spowoduje rozpoznanie sprawy przez Sąd Okręgowy we właściwym trybie. Enter Air podniósł w sprzeciwie szereg zarzutów uzasadniających oddalenie powództwa w całości, w tym (i) wygaśnięcie umowy na skutek niespełnienia się warunków zawieszających, co spowodowało, że umowa nie wywołała żadnych skutków prawnych. W związku z wniesieniem w terminie sprzeciwu od europejskiego nakazu zapłaty, nakaz ten automatycznie utracił moc, a sprawa została skierowana do postępowania gospodarczego. Sąd skierował następnie strony do mediacji, która nie doprowadziła do zawarcia przez strony ugody. Obecnie sąd prowadzi postępowanie sądowe, wyznacza kolejne terminy rozpraw, w trakcie których przesłuchuje świadków powołanych przez strony. Grupa nie zawiązywała rezerwy na tę sprawę sporną, ponieważ zgodnie z MSR 37 możliwość zaistnienia wpływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma
- Pozew Spółki Enter Air Sp. z o. o. w postępowaniu nakazowym przeciwko dłużnikowi o zapłatę kwoty 1.543.803,39 PLN powiększonej o odsetki umowne w sprawie toczącej się od 2023 roku przez Sądem Okręgowym w Gdańsku.
- Pozew Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zwrot kaucji w kwocie 500.000 EUR.
- 27 czerwca 2024 roku przeciwko Enter Air Sp. z o.o. zostało wszczęte przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów postępowanie, w którym Prezes Urzędu postawił Spółce dziesięć zarzutów opartych na podejrzeniach naruszenia zbiorowych Interesów konsumentów. Postanowienie zostało doręczone Spółce 2 lipca 2024 r., tj. po dacie bilansowej. W dniu 5 sierpnia 2024r. w imieniu Spółki skierowano do Prezesa Urzędu pismo, w którym przedstawiono stanowisko wobec zarzutów oraz złożono wniosek o wydanie przez Prezesa Urzędu tzw. decyzji zobowiązującej przedstawiając jednocześnie propozycje zobowiązań zmierzających do zaprzestania niektórych z zarzucanych praktyk oraz naprawienia ich skutków. Spółka czeka na stanowisko Prezesa Urzędu w odpowiedzi na pismo. Na tym etapie sprawy nie jest możliwe racjonalne przewidzenie sposobu jej rozstrzygnięcia. W szczególności Prezes Urzędu może, co do wszystkich, jak i niektórych zarzutów, przyjąć propozycje zobowiązań, odrzucić propozycje zobowiązań lub zaproponować ich modyfikacje i wszcząć w ten sposób rokowania ze Spółką. W przypadku osiągnięcia porozumienia co do treści zobowiązań Prezes Urzędu wyda decyzję zobowiązującą i nie nałoży na Spółkę kary pieniężnej. W przypadku braku porozumienia co do zobowiązań lub odrzucenia wniosku o wydanie decyzji zobowiązującej co do wszystkich lub niektórych zobowiązań, Prezes Urzędu może nałożyć na Spółkę karę pieniężną w wysokości nie większej

niż 10% obrotu osiągniętego przez Spółkę w roku obrotowym poprzedzającym rok nałożenia kary. Ostateczna wysokość kary określana jest przy zastosowaniu szeregu okoliczności łagodzących i obciążających, które Prezes Urzędu bierze pod uwagę zgodnie z przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Na obecnym etapie postępowania nie jest możliwe racjonalne przewidzenie wysokości kary, która mogłaby zostać nałożona na Spółkę, jeśli Prezes Urzędu nie wydałby decyzji zobowiązującej w odniesieniu do wszystkich zarzutów.

- W dniu 26 marca 2024 r. Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie wniósł pozew do Sądu Okręgowego w Warszawie przeciwko Spółce o zapłatę kwoty 182.964,67 zł. tytułem zwrotu części niewykorzystanych świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy. Spółka wykorzystwała dofinansowanie w terminie wynikającym z odroczenia obowiązku zapłaty składek do ZUS. Dyrektor WUP uznał to za nieprawidłowe wykorzystanie świadczeń (wykorzystanie po umówionym terminie). W dniu 31 maja 2024 r. Sąd Okręgowy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym. W dniu 27 czerwca 2024 r. został złożony sprzeciw od nakazu zapłaty. Termin pierwszej rozprawy został wyznaczony na 3 października 2024 r. Na aktualnym, początkowym etapie postępowania trudno jest antycypować jakie będzie rozstrzygnięcie Sądu.

7 INFORMACJE O UMOWACH ZAWARTYCH W I PÓŁROCZU 2024 ROKU, ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA

Za kryterium znaczącej umowy Spółka przyjmuje 10% przychodów za okres czterech ostatnich kwartałów obrotowych jeżeli umowy dotyczą działalności operacyjnej emitenta (umowy zakupu usług transportowych, noclegowych, kredyty na finansowanie bieżącej działalności itp.) oraz 10% kapitałów własnych w pozostałych przypadkach (inwestycje długoterminowe, inne).

Za umowy znaczące Grupa uważa wszystkie umowy z touroperatorami publikowane na stronie internetowej: <https://ir.enterair.pl/>.

Ponadto Grupa podpisała 3 umowy leasingu samolotów w I półroczu 2024.

8 INFORMACJE O ISTOTNYCH TRANSAKcjACH ZAWARTYCH PRZEZ EMITENTA LUB JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALEŻNĄ Z PODMIOTAMI POWIĄZANYMI NA INNYCH WARUNKACH NIŻ RYNKOWE

Emitent zawiera transakcje sprzedaży z większością podmiotów powiązanych. Wszystkie transakcje odbywają się na warunkach rynkowych stosowanych dla transakcji z innymi podmiotami.

9 INFORMACJE O ZACIĄGNIĘTYCH I WYPOWIEDZIANYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM UMOWACH DOTYCZĄCYCH KREDYTÓW I POŻYCZEK

W pierwszej połowie 2024 roku Grupa kontynuowała współpracę z bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

Enter Air Sp. z o.o. korzystała z dwóch linii kredytowych zapewnianych przez mBank S.A. o łącznej wartości 15.000.000 USD. W dniu 20 czerwca 2024 r. zawarta została nowa umowa ujednocniająca w/w linie i przedłużająca dostępność finansowania w tej samej kwocie do 18 czerwca 2025 r.

Po dacie bilansowej, w dniu 9 lipca 2024 r. zawarta została druga umowa z mBank S.A. dotycząca udostępnienia drugiej linii kredytowej z limitem do 12.500.000 EUR w miejsce kredytu konsorcjalnego udzielonego przez konsorcjum mBank S.A. i Bank Polska Kasa Opieki S.A. 24 lipca 2023 r., który został spłacony z dniem 24 lipca 2024 r.

9.2 Umowy z ING Bank Śląski Polska S.A.

Enter Air Sp. z o.o. korzystał z odnawialnego kredytu w maksymalnej wysokości 10.000.000 USD udzielonego przez ING Bank Śląski S.A. z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej. Limit kredytowy został udzielony Enter Air Sp. z o.o. do wykorzystania w formie kredytów obrotowych na rachunkach bankowych prowadzonych przez ING Bank lub akredytyw udzielonych przez ING Bank na zlecenie Enter Air Sp. z o.o. w USD.

Po dacie bilansowej, w dniu 10 września 2024 r. zawarty został aneks do umowy wieloproduktowej z ING Bank Śląski S.A., na mocy którego Enter Air Sp. z o.o. został udostępniony łączny limit w łącznej kwocie do 25.000.000 PLN do dnia 30 września 2026 r., w tym sublimit w kwocie 10.000.000 w formie kredytu w rachunku bieżącym oraz 15.000.000 PLN w formie sublimitu na udzielanie akredytyw stand-by w USD.

9.3 Umowa z Bank Polska Kasa Opieki S.A.

Po dacie bilansowej, w dniu 9 lipca 2024 r. zawarta została umowa z Bank Polska Kasa Opieki S.A. dotycząca udostępnienia linii kredytowej z limitem do 13.500.000 USD do 30 września 2025 r. w miejsce kredytu konsorcjalnego udzielonego przez konsorcjum mBank S.A. i Bank Polska Kasa Opieki S.A. 24 lipca 2023 r., który został spłacony z dniem 24 lipca 2024 r.

9.4 Umowy z Polskim Funduszem Rozwoju

W dniu 09.02.2021 roku została zawarta umowa pomiędzy Enter Air sp. z o.o., a Polskim Funduszem Rozwoju S.A. Umowa dotyczy udzielenia Spółce pożyczki płynnościowej w kwocie 287 mln zł w ramach programu rządowego Tarcza Finansowa Polskiego Funduszu Rozwoju dla Dużych Firm ("Umowa"). Uzyskane środki służą poprawie bieżącej płynności Spółki. Umowa zawiera standardowe postanowienia stosowane przy umowach podobnej wielkości, w tym w zakresie zabezpieczeń m.in. na majątku Spółki. Środki zostały udostępnione spółce w całości i podlegają spłacie przez okres 4 lat (30 mln w roku 2021, 60 mln w roku 2022).

W dniu 30 września 2021 r. spółka Enter Air sp. z o.o. podpisała umowę pożyczki preferencyjnej z Polskim Funduszem Rozwoju S.A. („PFR”) w ramach Programu Rządowego Tarcza Finansowa PFR dla dużych firm. W wyniku umowy rozliczeń obecnego i nowego finansowania od PFR, łączne zadłużenie Enter Air sp. z o.o. wobec PFR nie ulegnie jednak zmianie, umożliwia jednak proces konwersji części pozyskanej pożyczki na oferowane przez PFR finansowanie preferencyjne, podlegające częściowemu umorzeniu.

Ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2022 nastąpiło umorzenie pożyczek preferencyjnych na łączną kwotę 56.957.173,50 PLN.

W dniu 5.08.2024 r. została spłacona całość pozostającego do spłaty zobowiązania wynikającego z umów pożyczek zawartych przez Enter Air sp. z o.o. w ramach Programu Rządowego Tarcza Finansowa PFR dla dużych firm z Polskim Funduszem Rozwoju S.A. Enter Air sp. z o.o. otrzymała pisemne potwierdzenie wygaśnięcia w/w wierzytelności oraz zgodę na zwolnienie zabezpieczeń.

10 INFORMACJE O UDZIELONYCH I OTRZYMANÝCH W DANYM ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM PODMIOTOM POWIĄZANYM

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 30 czerwca 2024:

| Beneficjent | Kwota | Data zamknięcia | Cel |
|---------------------------------|-------------|-----------------|--|
| SASOF IV (A2) AVIATION IRELAND | 800.000 USD | 07.01.2025 | Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu |
| Wells Fargo Trust Company, N.A. | 546.000 USD | 26.02.2025 | Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu |
| Wells Fargo Trust Company, N.A. | 546.000 USD | 07.03.2025 | Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu |
| Wells Fargo Trust Company, N.A. | 546.000 USD | 07.03.2025 | Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu |
| Wells Fargo Trust Company, N.A. | 546.000 USD | 21.03.2025 | Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu |

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.

W 2020 roku udzielono gwarancji dotyczącej zobowiązań pożyczkowych Avenger Flight Group Poland sp. z o.o. udzielonej do kwoty maksymalnej 8.800.000 USD oraz poddania się egzekucji przez Enter Air S.A. do kwoty maksymalnej 8.800.000 USD; oraz zastaw na wszystkich udziałach posiadanych przez Enter Air Sp. z o.o. w kapitale Avenger Flight Group Poland sp. z o.o.

Na dzień podpisania raportu Spółka Enter Air S.A. udzieliła gwarancji spółce Enter Air sp. z o.o. zabezpieczającej leasing dziewięciu samolotów Boeing 787MAX-8. Pięć z udzielonych gwarancji zaczęły obowiązywać w momencie dostarczenia samolotu.

Enter Air S.A. udzieliła w kwietniu 2024 r. gwarancji Spółce Enter Air Sp. z o.o. zabezpieczającej leasing silnika.

11 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

Enter Air S.A. wykorzystuje środki pozyskane z emisji na dokonanie przedpłat na zakup nowych samolotów Boeing. Dwa z zamówionych samolotów zostały już dostarczone, a zwrócone środki zostały ponownie użyte na kolejne samoloty.

12 STANOWISKO ZARZĄDU ODNOŚNIE MOŻLIWOŚCI ZREALIZOWANIA WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYCH PROGNOZ WYNIKÓW NA DANY ROK, W ŚWIETLE WYNIKÓW ZAPREZENTOWANYCH W RAPORCIE PÓŁROCZNYM

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2024 rok.

13 OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH

Grupa zamierza skupić swoje wysiłki na rozwijaniu poczynionych wcześniej inwestycji zgodnie z założeniami sprzed pandemii Covid-19. Brak jest obecnie zagrożeń mogących mieć wpływ na przyszłą realizację planów inwestycyjnych.

14 OCENA CZYNNIKÓW I NIETYPOWYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH WPŁYW NA WYNIK Z DZIAŁALNOŚCI ZA ANALIZOWANY OKRES

W I połowie 2024 roku nie miały miejsca nietypowe zdarzenia, które miałyby istotny wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej emitenta zarówno w analizowanym okresie, jak też w kolejnych latach obrotowych.

15 CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI FINANSOWEJ I MAJĄTKOWEJ JEDNOSTKI DOMINUJĄCEJ W GRUPIE KAPITAŁOWEJ ENTER AIR S.A. ORAZ ANALIZA OTOCZENIA RYNKOWEGO SPOŁKI, RYZYK ZWIĄZANYCH Z JEJ DZIAŁALNOŚCIĄ A TAKŻE ZASAD STOSOWANYCH W ZWIĄZKU Z PEŁNIENIEM FUNKCJI EMITENTA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH

15.1 Ocena działalności Spółki Enter Air S.A.

15.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży prezentują się następująco:

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|---------------------------------------|--|--|--|--|
| Przychody z tytułu opłat licencyjnych | 24.000 | 16.000 | 22.000 | 16.000 |
| | 24.000 | 16.000 | 22.000 | 16.000 |

W pierwszej połowie 2024 roku spółka rozpoznała przychody z tytułu opłaty licencyjnej za użytkowanie znaku towarowego Enter Air przez Enter Air sp. z o.o. będącą spółką zależną od emitenta. Wartość tych przychodów wyniosła 24.000 tys. zł i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Wzrost ten jest w podyktowany zwiększeniem obrotów spółki zależnej Enter Air Sp. z o.o., które stanowią podstawę do wyliczenia wysokości opłaty licencyjnej.

15.1.2 Koszty według rodzaju

W I połowie 2024 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty w wysokości 835 tys. zł, na które w dużej mierze składał się koszt usług obcych, głównie związanych z funkcjonowaniem podmiotu na Giełdzie Papierów Wartościowych oraz koszt wynagrodzeń. Pozostałą część poniesionych kosztów stanowiły koszty ubezpieczeń społecznych oraz pozostałe.

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|-------------------------|--|--|--|--|
| Usługi obce | 494 | 311 | 507 | 306 |
| Wynagrodzenia | 228 | 129 | 226 | 99 |
| Ubezpieczenia społeczne | 21 | 12 | 23 | 9 |
| Pozostałe koszty | 92 | 46 | 50 | 25 |
| | 835 | 498 | 806 | 439 |
| Koszty ogólnego zarządu | 835 | 498 | 806 | 439 |
| | 835 | 498 | 806 | 439 |

W I połowie 2024 roku w pozycji koszt własny sprzedaży Spółka wykazała 40 tys. zł kosztów amortyzacji oraz 985 tys. zł dodatnich zrealizowanych różnic kursowych.

15.1.3 Przychody i koszty finansowe

| | Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN | Za okres: od 01.01.2023 do 30.06.2023 000'PLN | Za okres: od 01.04.2023 do 30.06.2023 000'PLN |
|----------------------------|--|--|--|--|
| Przychody finansowe | | | | |
| Odsetki od pożyczek | 712 | 480 | 517 | 261 |
| Różnice kursowe | - | - | 789 | 471 |
| Dyskonto | 3.077 | 3.077 | - | - |
| | 3.789 | 3.557 | 1.306 | 732 |

Koszty finansowe

Koszty odsetek od:

| | | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|------------|
| Enter Air Sp. z o.o. | 1.018 | 512 | 1.060 | 521 |
| Inne | 12 | 6 | 1 | 1 |
| Dyskonto | - | - | 590 | - |
| Różnice kursowe | 1.543 | 1.183 | - | - |
| | <u>2.573</u> | <u>1.701</u> | <u>1.651</u> | <u>522</u> |
| Ogółem koszty/przychody finans.netto | <u>1.216</u> | <u>1.856</u> | <u>(345)</u> | <u>210</u> |

W pierwszej połowie 2024 roku Spółka Enter Air S.A. odnotowała koszty z tytułu odsetek w kwocie 1.018 tys. zł, które wynikały z pożyczki udzielonej przez Enter Air Sp. z o.o. w wysokości 13.000 tys. USD. W analizowanym okresie uwzględniono rozwiązanie dyskonta należności w kwocie 3.077 tys. zł. ze względu na fakt, iż zdecydowana część należności z tytułu opłaty licencyjnej została spłacona w sierpniu 2024 r. W 2023 roku odnotowano 712 tys. zł przychodów z tytułu odsetek od pożyczek udzielonych Enter Air Sp. z o.o. oraz Enter Air Executive Services Sp. z o.o. oraz znaczące ujemne różnice kursowe w wysokości 1.543 tys. zł.

15.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Spółki Enter Air S.A.

15.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Spółki na dzień 30 czerwca 2024 roku.

| | Stan na dzień 30.06.2024 000' PLN | Stan na dzień 31.12.2023 000' PLN |
|---|---|---|
| Aktywa trwałe | | |
| Rzeczowe aktywa trwałe | 365 | 405 |
| Inwestycje w jednostkach zależnych | 133.543 | 133.543 |
| Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego | 2.684 | 2.808 |
| Razem Aktywa trwałe | <u>136.592</u> | <u>136.756</u> |
| Aktywa obrotowe | | |
| Należności handlowe oraz pozostałe | 132.663 | 105.488 |
| Bieżące aktywa podatkowe | 39 | 89 |
| Inne aktywa finansowe | 33.393 | 16.371 |
| Środki pieniężne i ich ekwiwalenty | 18.098 | 34.549 |
| Razem Aktywa obrotowe | <u>184.193</u> | <u>156.497</u> |
| Aktywa razem | <u>320.785</u> | <u>293.253</u> |

W I połowie 2024 roku suma aktywów Spółki Enter Air S.A. wyniosła 320.785 tys. zł (wzrost o 27.532 tys. zł. wobec stanu na koniec 2023 roku).

W przeważającej części na aktywa spółki składają się inwestycje w jednostkach zależnych, ich udział w strukturze aktywów Spółki na koniec czerwca 2024 roku wyniósł 42%.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe. Udział należności handlowych w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2024 roku wyniósł 72%. Na należności handlowe składają się głównie należności z tytułu opłaty licencyjnej, które to należności na dzień 30 czerwca 2024 zostały zdyskontowane zgodnie z MSSF 9. Pozostałą część aktywów obrotowych stanowiły pożyczki

udzielone jednostkom powiązanim (Enter Air Sp. z o.o. oraz Enter Air Executive Services Sp. z o.o.) oraz środki pieniężne i ekwiwalenty stanowiące odpowiednio 18% oraz 10% wartości aktywów obrotowych.

15.2.2 Pasywa

Głównym źródłem finansowania Spółki jest kapitał własny, stanowiący 77% pasywów.

W trakcie I półrocza 2024 roku wartość kapitałów własnych wzrosła o 20.497 tys. zł (9%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym ze względu na odnotowany zysk netto. Na dzień 30 czerwca 2024 roku kapitały własne Spółki wynosiły 245.558 tys. zł, wobec 225.061 tys. zł na dzień 31 grudnia 2023. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi agio.

Na zobowiązania długoterminowe składały się głównie z zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości 16.515 tys. zł, które były o 4.668 tys. zł wyższe w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2023 w związku z naliczoną opłatą licencyjną dla Spółki Enter Air Sp. z o.o.

W analizowanym okresie zobowiązania krótkoterminowe Spółki zwiększyły się o 2.406 tys. zł. głównie ze względu na wycenę bilansową pożyczki otrzymanej od jednostki zależnej Enter Air Sp. z o.o. na ewentualną realizację planów inwestycyjnych oraz naliczone odsetki.

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Spółki na dzień 30 czerwca 2024 roku.

| | Stan na dzień 30.06.2024 000' PLN | Stan na dzień 31.12.2023 000' PLN |
|--|---|---|
| Kapitał podstawowy | 17.544 | 17.544 |
| Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów | 117.983 | 117.983 |
| Zyski zatrzymane | 110.031 | 89.534 |
| <i>w tym wynik okresu</i> | <i>20.497</i> | <i>46.252</i> |
| Razem kapitały własne | 245.558 | 225.061 |
| Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego | 16.515 | 11.847 |
| Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu | 294 | 333 |
| Razem Zobowiązanie długoterminowe | 16.809 | 12.180 |
| Zobowiązania handlowe oraz pozostałe | 57 | 49 |
| Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu | 73 | 72 |
| Pożyczki otrzymane | 58.118 | 55.721 |
| Rezerwy krótkoterminowe | 170 | 170 |
| Razem Zobowiązania krótkoterminowe | 58.418 | 56.012 |
| Pasywa razem | 320.785 | 293.253 |

15.3 Analiza otoczenia rynkowego Spółki Enter Air S.A.

Spółka Enter Air S.A. osiąga przychody, które są bezpośrednio związane z działalnością spółki Enter Air Sp. z o.o. dlatego też analiza otoczenia rynkowego jest tożsama z tym opisanym w punkcie 3.2.

15.4 Ryzyka związane z działalnością Spółki Enter Air S.A.

Spółka Enter Air S.A. osiąga przychody, które są bezpośrednio związane z działalnością spółki Enter Air Sp. z o.o. dlatego też wszystkie ryzyka działalności Spółki Enter Air Sp. z o.o. opisane w punkcie 3.1 bezpośrednio przekładają się na ryzyka działalności emitenta.



Warszawa, 26 września 2024 roku

Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu

Marcin Kubrak
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu