



enterair

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ
ENTER AIR S.A.
ZA OKRES OD 01.01.2018 DO
30.06.2018 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, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, pod numerem KRS 0000441533 w dniu 27.11.2012.

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:

Grzegorz Wojciech Polaniecki	od 17.12.2014
Mariusz Olechno	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
Grzegorz Badziak	od 17.12.2014 do 07.12.2017
Piotr Przedwojewski	od 17.12.2014
Joanna Braulińska-Wójcik	od 13.05.2015
Paweł Brukszo	od 13.05.2015
Patrycja Koźbiał	od 10.06.2015
Małgorzata Badowska	od 17.05.2016 do 11.05.2017
Marek Młotek-Kucharczyk	od 17.05.2016
Michał Wnorowski	od 12.05.2017

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

Informacje o Grupie Kapitałowej

Grupa kapitałowa obejmuje jednostkę dominującą Enter Air S.A. oraz Enter Air Sp. z o.o. (100% posiadanych udziałów przez spółkę dominującą) wraz z jej grupą kapitałową.

Grupa kapitałowa Enter Air sp. z o.o. obejmuje jednostkę dominującą Enter Air Sp. z o.o. oraz następujące spółki zależne:

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 International LTD została utworzona 2 stycznia 2014 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. objęła 60% udziałów. W dniu 24 lipca 2015 Enter Air sp. z o.o. odkupiła udziały pozostające poza kontrolą i od tej daty posiada 100% udziałów Enter Air Executive Services sp. z o.o.

W analizowanym okresie sprawozdawczym nie nastąpiły żadne zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej emitenta.

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 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 2018 do 30 czerwca 2018.

2.1 Ocena działalności Grupy

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	Za okres:
	od 01.01.2018
	do 30.06.2018
	000*PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	17.368
Przychody ze sprzedaży usług	472.624
	489.992

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 2018 roku wyniosły 489.992 tys. zł, co oznacza wzrost o 34,2% (124.989 tys. zł) w porównaniu z kwotą 365.003 tys. zł za I półrocze 2017 roku.

Wzrost przychodów ze sprzedaży wynika głównie z rozszerzenia skali działalności Spółki. W I półroczu 2018 roku przewoźnik wykonał o 32,4% więcej operacji w porównaniu do I półrocza ubiegłego roku. Na przestrzeni roku spółka zakończyła ważny etap modernizacji floty, wycofując całkowicie samoloty typu Boeing 737-400 mających 168 siedzeń zastępując je samolotami Boeing 737-800 mogących przewieźć maksymalnie 189 pasażerów. Dodatkowo, z uwagi na duże zainteresowanie touroperatorów ofertą Enter Air, na czas najwyższego sezonu wakacyjnego do floty dołączyły dwa samoloty Airbus A320, który spółka użytkuje w formule ACMI.

Czynnikiem wpływającym na kontynuację wzrostów przychodów netto ze sprzedaży było również zwiększenie skali działalności na rynkach zagranicznych. Grupa kontynuowała działalność m.in. we Francji, Włoszech, w Izraelu i Wielkiej Brytanii. Ponadto spółka kontynuuje, wprowadzoną we wrześniu 2012 roku EA ZOO, sprzedaż pojedynczych miejsc w samolocie w formule czarter-mix poprzez system rezerwacyjny na stronie internetowej.

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.

Nie istnieje jednoznaczne przypisanie jakiegokolwiek aktywa Grupy do któregoś z obszarów geograficznych. Wszystkie aktywa Grupy mogą być swobodnie przemieszczane 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 01.01.2018 do 30.06.2018 000'PLN
Krajowi	302.203
Zagraniczni	170.421
	<u>472.624</u>

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 Czech, Izraela czy Szwecji. 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.

Wśród odbiorców których udział w przychodach ze sprzedaży usług Grupy w 2018 roku przekroczył 10% należy wymienić Tui Poland sp. z o.o. (ponad 30%) , Itaka Holdings S.A. (19%), SkyBus Sp.z o.o. (16%), Rainbow Tours S.A. (13%) oraz Airconsulting s.r.o.(12%). Podział przychodów według głównych odbiorców przedstawia się następująco:

	Za okres: od 01.01.2018 do 30.06.2018 000'PLN
Odbiorca 1	152.380
Odbiorca 2	90.446
Odbiorca 3	73.621
Odbiorca 4	59.377
Odbiorca 5	55.260
Odbiorca 6	19.633
Pozostali	21.907
Razem	<u>472.624</u>

2.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2018 do 30.06.2018 000*PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	16.567
Zużycie materiałów i energii	170.156
Usługi obce	218.586
Podatki i opłaty	827
Wynagrodzenia	11.749
Świadczenia na rzecz pracownika	1.875
Ubezpieczenia społeczne	2.147
Wyjazdy służbowe	2.112
Pozostałe koszty	3.081
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	13.961
Różnice kursowe	2.735
	443.794
Koszty sprzedaży	428
Koszty ogólnego zarządu	14.129
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	13.961
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	415.276
	443.794

Grupa amortyzację środków trwałych oraz wartości niematerialnych ujęła w całości w pozycji koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług. W I połowie 2018 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 443.794 tys. zł, co stanowiło wzrost o 30,6 % w stosunku do I połowy 2017 roku. Wzrost ten w głównej mierze podyktowany był wykonaniem większej ilości operacji lotniczych. Wzrost ilości wykonanych operacji wiąże się z koniecznością zakupu większej ilości materiałów i usług niezbędnych do ich wykonania. W strukturze kosztów rodzajowych najwyższy wzrost wartości został odnotowany w pozycji zużycie materiałów i energii oraz w pozycji usług obcych. W pierwszej połowie 2018 roku na zakup materiałów przeznaczono 170.156 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były niższe o 61.206 tys. zł. Koszt zakupu usług obcych w analizowanym okresie to 218.586 tys. zł i jest on wyższy o 29.808 tys. zł w porównaniu z 188.778 tys. zł tych kosztów w pierwszej połowie 2017 roku.

W I połowie 2018 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 60.755 tys. zł i był o 58,6% (22.454 tys. zł) wyższy niż w I połowie 2017 roku, w którym z kolei wyniósł 38.301 tys. zł. Na wyższy wynik na sprzedaży brutto miała wpływ większa ilość wykonanych operacji lotniczych w I półroczu 2018 roku, a przy tym szybsza dynamika wzrostu przychodów w porównaniu z dynamiką wzrostu kosztów.

2.1.3. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

	Za okres: od 01.01.2018 do 30.06.2018 000*PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	133
Inne	7
Razem	140
	140
	Za okres: od 01.01.2018 do 30.06.2018 000*PLN
Odpisy aktualizujące należności	1.846
Inne	30
Razem	1.876
	1.876

Istotne wartości w pozostałych przychodach i pozostałych kosztach operacyjnych, odnotowane w I połowie 2018 roku związane były z rozliczeniem dwóch transakcji. Przedterminowe zakończenie leasingu finansowego jednego z samolotów eksploatowanych przez Grupę, a następnie sprzedaż i leasing zwrotny od innego leasingodawcy.

2.1.4. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Za okres:
	od 01.01.2018
	do 30.06.2018
	000*PLN
Odsetki od rachunków bankowych	22
Pozostałe przychody finansowe	94
	116
Koszty finansowe:	Za okres:
	od 01.01.2018
	do 30.06.2018
	000*PLN
Koszty odsetek od:	
Kredytów bankowych	593
Leasingów finansowych	6.456
Inne	19
Różnice kursowe	19.538
Dyskonto należności	-
Prowizje od kredytów	132
Pozostałe koszty finansowe	66
	26.804
Ogółem koszty finansowe netto	(26.688)

Przychody finansowe w I połowie 2018 roku wyniosły 116 tys. zł i były znacznie niższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, w którym wyniosły 7.670 tys. zł. Niższy poziom przychodów finansowych w I półroczu 2018 roku spowodowany był brakiem przychodów z tytułu różnic kursowych podczas gdy w I połowie 2017 r. wyniosły one 7.648 tys. zł..

Koszty finansowe w I połowie 2018 roku osiągnęły poziom 26.804 tys. zł i były wyższe niż w I półroczu 2017 roku, w którym wyniosły 5.968 tys. zł. Wzrost kosztów finansowych w 2018 roku spowodowany był głównie poprzez ujemne różnice kursowe w wysokości 19.538 tys. zł. Ponadto, ze względu na wzrost udziału leasingu finansowego w finansowaniu floty, wzrosły koszty odsetek z 5.065 tys. zł w I połowie 2017 r. do 6.456 tys. zł w I połowie 2018 r.

W dużej mierze ze względu na zmiany w przychodach i kosztach finansowych zysk netto w I połowie 2018 r. na poziomie 15.442 tys. zł był niższy o 38,8% od odnotowanego w analogicznym okresie roku poprzedniego, w którym to wynosił 25.255 tys. zł.

2.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Grupy

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 30 czerwca 2018 roku.

	Stan na 30.06.2018
Aktywa trwale	723.351
Rzeczowe aktywa trwale	543.966
Wartości niematerialne i prawne	16
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	18.081
Należności handlowe oraz pozostałe	161.288
Aktywa obrotowe	234.728
Zapasy	5.890
Należności handlowe oraz pozostałe	164.064
Bieżące aktywa podatkowe	576
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	19.950
Rozliczenia międzyokresowe	44.248
AKTYWA OGÓŁEM	958.079

W I półroczu roku 2018 suma aktywów Grupy wyniosła 958.079 tys. zł (wzrost o 11,7% wobec stanu na koniec 2017 roku).

Do głównych składników majątku trwałego Grupy należą rzeczowe aktywa trwale, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu finansowego, oraz należności handlowe oraz pozostałe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku trwałego Grupy na koniec czerwca 2018 roku wynosił 75,2%, natomiast należności handlowych odpowiednio 22,3%.

W I półroczu 2018 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych. Na koniec czerwca 2018 roku ich wartość osiągnęła poziom 543.966 tys. zł (o 2,9% więcej względem stanu z 31 grudnia 2017 roku).

Nie uległ zmianie główny składnik należności w aktywach trwałych - wartość dokonanych przez Grupę płatności na dostawę nowych samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących Grupy na koniec czerwca 2018 r. należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe (69,9% aktywów obrotowych) oraz rozliczenia międzyokresowe (18,9% aktywów obrotowych).

Aktywa obrotowe na koniec czerwca 2018 r. osiągnęły poziom 234.728 tys. zł a zatem wzrosły w stosunku do grudnia 2017 roku o 74.445 tys. zł (46,4%). Wzrost nastąpił głównie za sprawą podniesienia wysokości należności handlowych i pozostałych o 99.674 tys. zł.

Wartość środków pieniężnych i ekwiwalentów wynosiła na dzień 30 czerwca 2018 roku 19.950 tys. zł i była niższa o 38.923 tys. zł (66,1%) w porównaniu z wysokością środków zgromadzonych na dzień 31 grudnia 2017, których wartość wynosiła wówczas 58.873 tys. zł. Zmiana ta wynika z dokonywania przez Grupę płatności za usługi i materiały związane z wykonywaniem operacji lotniczych. W sezonie letnim wykonywane jest dużo więcej operacji lotniczych niż w sezonie zimowym, stąd większe wykorzystanie środków pieniężnych na koniec I półrocza 2018, niż na koniec roku 2017.

Istotna zmiana w wartości mała również miejsce w pozycji krótkoterminowych należności handlowych i pozostałych. Ich wartość na koniec czerwca 2018 roku wzrosła w stosunku do 2017 roku do poziomu 164.064 tys. zł. Na wzrost składały się dwa czynniki wynikające ze zmiany wielkości przychodów ze sprzedaży w okrasach następujących po zakończeniu okresu objętego sprawozdaniem. Grupa wystawia faktury sprzedaży z wyprzedzeniem 2-3 tygodniowym co sprawia, że poziom należności

rośnie w okresach poprzedzających i w trakcie wysokiego sezonu letniego, a maleje w okresach poprzedzających i w trakcie niskiego sezonu zimowego. Podobnie ma się sytuacja z przedpłatami na poczet wykonywanych usług, które ujmowane są w pozycji należności handlowych i pozostałych. Ich wartość rośnie krótko przed i w trakcie sezonu letniego i maleje krótko przed i w trakcie sezonu zimowego. Dodatkowo na dzień 30 czerwca 2018 r. nierozliczona pozostawała część transakcji leasingu zwrotnego podnosząc wartość należności o 22 mln zł.

Rozliczenia międzyokresowe wzrosły do 44.248 tys. zł na koniec analizowanego okresu, co stanowi wzrost o 34,1% w porównaniu do roku ubiegłego.

2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 30 czerwca 2018 roku.

	Stan na 30.06.2018 r.
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	267.594
Kapitał podstawowy	17.544
Kapitał zapasowy	277.140
Rozliczenie połączenia	(38.655)
Zyski zatrzymane	(3.876)
Wynik okresu	15.442
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	-
Udziały niekontrolujące	-
Kapitał własny ogółem	267.594
Zobowiązanie długoterminowe	396.015
Pożyczki i kredyty bankowe	2.226
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego ..	36.585
Rezerwy długoterminowe	1.586
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	315.440
Rozliczenia międzyokresowe	40.178
Zobowiązania krótkoterminowe	294.471
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	136.811
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	1.074
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	45.762
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	6.979
Rezerwy krótkoterminowe	25.552
Rozliczenia międzyokresowe	78.292
Zobowiązania ogółem	690.486
PASYWA OGÓŁEM	958.079

Struktura źródeł finansowania Grupy w analizowanym okresie uległa nieznaczącej zmianie. Udział kapitałów własnych ogółem w sumie pasywów na koniec czerwca 2018 roku wyniósł 27,9% natomiast udział zobowiązań i rezerw na zobowiązania wyniósł 72,1% sumy bilansowej.

W trakcie I połowy 2018 roku wzrosła wartość kapitałów własnych o 5.669 tys. zł (2,2%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec czerwca 2018 kapitały własne Grupy wynosiły 267.594 tys. zł, wobec 261.925 tys. zł na dzień 31 grudnia 2017. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 21,2% w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 277.140 tys. zł. Na koniec grudnia 2017 roku wartość kapitału zapasowego wynosiła 228.750 tys. zł.

Struktura zobowiązań na 30 czerwca 2018 uległa zmianie w porównaniu ze stanem na ostatni dzień bilansowy ubiegłego roku. W strukturze tej odnotowano wzrost udziału zobowiązań krótkoterminowych, które stanowiły na dzień 30 czerwca 2018 roku 42,6% zobowiązań ogółem i wyniosły 294.471 tys. zł, czyli zanotowały wzrost udziału o 12 pp. w stosunku do stanu na dzień 31 grudnia 2017, w którym to ich wartość wynosiła 182.484 tys. zł.

Na wartość zobowiązań krótkoterminowych w 46,5% składają się zobowiązanie handlowe i pozostałe. Ich wartość na koniec I połowy 2018 roku wynosiła 136.811 tys. zł. i była wyższa o 47.418 tys. zł w porównaniu z 89.393 tys. zł na koniec 2017 roku. Drugą, co do wielkości udziału w zobowiązaniach krótkoterminowych, pozycją są rozliczenia międzyokresowe. Stanowią one 26,6% zobowiązań krótkoterminowych ogółem. Ich wartość na koniec analizowanego okresu czerwca wynosiła 78.292 tys. zł. i była wyższa o 45.865 tys. zł w odniesieniu do stanu na dzień 31 grudnia 2017. Podobnie jak w przypadku należności handlowych wzrost rozliczeń międzyokresowych związany jest przede wszystkim ze wzrostem ilości operacji wykonywanych w następnych miesiącach. Grupa wystawia faktury sprzedaży z wyprzedzeniem 2 -3 tygodniowym co sprawia, że poziom przychodów przyszłych okresów rośnie w okresach poprzedzających i w trakcie wysokiego sezonu letniego, a maleje w okresach poprzedzających i w trakcie niskiego sezonu zimowego.

Istotną pozycję stanowią również krótkoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu finansowego, które na koniec czerwca 2018 roku wynosiły 45.762 tys. zł, co oznaczało spadek o 1,3% wobec stanu na koniec 2017 roku.

Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu finansowego wynosiły na koniec czerwca 2018 r. 315.440 tys. zł i pozostawały na podobnym poziomie jak w grudniu 2017 r. Pozostała część zobowiązań długoterminowych to rozliczenia międzyokresowe, zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego i rezerwy długoterminowe, które stanowią odpowiednio 10,1%, 9,2% i 0,4% zobowiązań długoterminowych ogółem.

2.3 Zdarzenia o nietypowym charakterze

W pierwszym półroczu 2018 roku nie wystąpiły zdarzenia o nietypowym charakterze mające istotny bezpośredni wpływ na działalność operacyjną Grupy.

2.4 Perspektywy rozwoju działalności

Emitent jest spółką rosnącą w sektorze przewozów czarterowych w Europie. Bazowym rynkiem dla Grupy Enter Air jest rynek polski, który rośnie stabilnie od kilku lat. 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.

Barierą dla bardziej dynamicznego niż dotychczas wejścia na rynki wysokomarżowe jest dla Grupy brak bezpośredniego dostępu do kanałów sprzedaży B2C. Dlatego też Grupa jest zainteresowana potencjalnymi przejęciami podmiotów mającymi dostęp do zachodnich rynków turystycznych. Na dzień sprawozdania, Grupa nie ma zdefiniowanych konkretnych celów przejęć, ale na podstawie doświadczeń nabytych przy próbach przejęć w latach ubiegłych, Grupa ma jasno sprecyzowane kryteria dla potencjalnych transakcji. Obecne kanały dystrybucji B2B są bardzo wydajne i mają jeszcze bardzo duży potencjał wzrostu, dlatego też Grupa nie jest pod presją czasu i zamierza dokładnie wybrać i przygotować potencjalny cel akwizycji.

Grupa monitoruje rozwój rynków wschodzących (np. Azji) pod kątem potencjalnej ekspansji, natomiast oceniamy, iż rynki te są nadal niestabilne, a poziom cen nie gwarantuje uzyskania marż dających szanse na zwrot z ewentualnej inwestycji.

W bieżącym roku Grupa rozpoczęła świadczenie usług własnej obsługi technicznej samolotów. Dzięki temu Grupa odnotuje znaczne oszczędności w kosztach obsługi technicznej, zwiększając w ten sposób także obroty w Grupie.

3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W I kwartale 2018 roku Grupa Enter Air zajmowała na rynku polskim pozycję lidera przewozów turystycznych (ruch czarterowy i regularny). Na dzień publikacji sprawozdań nie były znane dane za II kwartał 2018, jednak biorąc pod uwagę dynamikę wzrostów, Grupa zapewne również w tym okresie będzie zajmować czołowe miejsce w przewozach turystycznych. Grupa aktywnie działała też na rynkach Zachodniej Europy takich jak Francja, Wielka Brytania, Hiszpania, Skandynawia oraz Czechy i Izrael..

W ubiegłym roku Grupa zakończyła proces pozbywania się samolotów starszej generacji typu B737-400, które zostały w pełni zastąpione samolotami B737-800. Wymiana floty pozwoliła na zwiększenie możliwości operacyjnych Enter Air, ze względu na dalszy zasięg i większą niezawodność. Ponadto w I kwartale 2018 roku Grupa uruchomiła własną działalność obsługi technicznej. Początkowo działalność ta jest wykonywana na rzecz obsługi samolotów własnych. Mamy nadzieję na znaczne oszczędności kosztów oraz na to, iż nowa działalność stanie się kolejnym centrum generowania zysków dla firmy w przyszłości. W 2018 roku firma Enter Air Services otworzyła 4 stałe bazy techniczne, w Warszawie, Katowicach, Poznaniu i Wrocławiu, gdzie obsługiwane są samoloty Grupy. Nowe bazy są planowane w kolejnych latach.

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.

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; (iv) dokonanie akwizycji zagranicznego tour operatora posiadającego dostęp do wysokomarżowego rynku EU; (v) rozwijanie działalności związanej z obsługą techniczną statków powietrznych w kolejnych bazach europejskich.

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.

W chwili obecnej brak jest negatywnych przesłanek dla realizacji strategii. Grupa jest dobrze przygotowana poprzez 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.

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

5 lat, korzystała z przewag wobec konkurencji narażonej na ryzyka rynkowe, skutecznie wypierając ją z wielu rynków europejskich.

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. Przykładem takiej sytuacji były wydarzenia z 2010 i 2011 roku określane jako „arabska wiosna”, czyli protesty społeczne i konflikty zbrojne w krajach, takich jak m.in. Egipt, Tunezja, Maroko. „Arabska wiosna” wpłynęła na zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa odczuwanego przez turystów udających się do krajów Afryki Północnej i krajów Bliskiego Wschodu i przełożyła się na kilkuletnie zmniejszenie zainteresowania turystów tym kierunkiem podróży. Podobny efekt został zaobserwowany na rynku tureckim. 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 krótkoterminowy 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.

3.1.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi

Katastrofy naturalne oraz epidemie chorób zakaźnych, np. ptasiej grypy, SARS (zespół ostrej ciężkiej niewydolności oddechowej) czy malarii, 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 perspektywy 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.

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 1Q2018 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (148 585 pasażerów (loty regularne i czarter)); (ii) Travel Service Polska (126 470 pasażerów); (iii) Small Planet Airlines (54 951 pasażerów). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługują 74% rynku. Pozostałe 26% rynku jest obsługiwane przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym linie tradycyjne i low-costowe, takie jak LOT, TUI Airlines, Air Cario. RyanAir, Wizzair. 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. Należy jednak 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 przerzucenia swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne. Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 50/50 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, bardzo 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 okresie dwóch miesięcy.

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 nie wyklucza stosowania mechanizmów zabezpieczających cenę paliwa w przypadku wystąpienia dynamicznej zmienności cen na światowych rynkach.

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. Udział przychodów uzyskiwanych na rynkach zagranicznych w okresie zimowym jest znacząco większy niż w sezonie letnim.

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. W 2017 roku odsetek wszystkich rejsów poważnie opóźnionych (bez względu na przyczynę) był poniżej 1%.

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 pierwszej połowie 2018 roku niemal 100% przychodów ze sprzedaży w segmencie usług lotniczych denominowane było w walutach obcych. Koszty usług obcych i zużycia materiałów i energii znacznie powyżej 85% denominowane były w walutach obcych.

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, zamówione przez Grupę, mają znacząco niższy poziom hałasu i emisji CO₂.

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 I kwartale 2018 roku 8 725 tys. pasażerów, notując wzrost rok do roku o 15,3 %. Dane za 2 kwartał 2018 na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane. 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. 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 I kwartale 2018 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W I kwartale 2018 roku linie Enter Air należały do jednych z liczących się przewoźników pod względem wielkości przewozów z polskich portów lotniczych (6 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 I kwartale 2018 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Polskich Linii Lotniczych LOT, Wizzair, Lufthansy, EasyJet oraz Enter Air. Dane za 2 kwartał 2018 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. Według danych opublikowanych przez Eurostat, mieszkaniec Polski w 2013 roku podróżował samolotem przeciętnie 0,65 razy w ciągu roku, co było jednym z najniższych wyników w Unii Europejskiej. Dla porównania, przeciętny mieszkaniec kraju członkowskiego w 2013 roku podróżował ok. 2 razy częściej. Na jednego mieszkańca Luksemburga przypadły 4 loty w ciągu

roku, Szwajcarii 5,5 lotów, zaś Islandii – 9,9 lotów. Z danych tych wynika, że mobilność społeczeństwa zwiększa się wraz z jego zamożnością. Ostatnie odczyty dla Polski przekroczyły wskaźnik 0,7, co potwierdza, iż wraz z dalszym wzrostem gospodarczym Polski liczba podróży przypadająca na jednego jej mieszkańca powinna wzrastać.

3.3 Lotnicze przewozy czarterowe w Polsce

Polski rynek przewozów czarterowych znajduje się obecnie we wczesnej fazie rozwoju. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w I kwartale 2018 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły prawie 400 tys. pasażerów, co stanowiło wzrost o 7% r/r. W I połowie 2018 roku wzrosło ponownie zainteresowanie krajami takimi jak Egipt i Tunezja, wśród których odnotowano najwyższe wzrosty przewozów. Nadal jednak utrzymuje się relatywnie niski, w porównaniu do poprzednich lat, popyt na zakup wycieczek turystycznych do tureckich miast. Niemniej jednak 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 I kwartale 2018 roku Grupa przewiozła ponad 148 tys. pasażerów wyłącznie na rynku polskim zajmując tym samym pierwsze miejsce w klasyfikacji liczby pasażerów według przewoźników czarterowych obsłużonych w polskich portach lotniczych, i znacznie odbiegając od drugiego co do liczby obsłużonych pasażerów przewoźnika, który przewiózł w tym okresie 126 tys. pasażerów. Na dzień publikacji sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniki dotyczące liczby pasażerów przewiezionych w I połowie 2018 roku, jednak biorąc pod uwagę dynamikę wzrostu Grupy zapewne będzie ona w czołówce przewoźników.

3.3.2. Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w I kwartale 2018 roku odpowiadali łącznie za prawie 83% 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 niskokosztowi 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

Wykaz akcjonariuszy posiadających znaczne pakiety akcji został przedstawiony w punkcie 4.2 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia 2018 do 30 czerwca 2018.

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

Na dzień 30 czerwca 2018 r. oraz na dzień przekazania przedmiotowego sprawozdania ani Emitent ani jednostki powiązane nie są stroną żadnych postępowań sądowych i arbitrażowych, w których jednostkowa lub łączna wartość przedmiotu sporu przekraczałyby 10% kapitałów własnych Emitenta.

6 INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH 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 znaczące umowy w pierwszej połowie 2018 roku Grupa uznała:

6.1 Umowy z touroperatorami

6.1.1. Umowa z Sunvil International Sales Ltd.

6 lutego 2018 roku pomiędzy spółką zależną od Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. - a spółką Sunvil International Sales Ltd. z siedzibą w Isleworth (Wielka Brytania) (działającą pod nazwą handlową: „Sunvil Holidays”) zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Transport Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon Lato 2018 - Jesień 2018, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 30 listopada 2018 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 6.400.000 USD (słownie: sześć milionów czterysta tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 21.438.720 zł (słownie: dwadzieścia jeden milionów czterysta trzydzieści osiem tysięcy siedemset dwadzieścia złotych) według kursu średniego NBP z dnia 6 lutego 2018 r. wynoszącego 3,3498.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia

z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Sunvil International Sales Ltd., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

Umowa nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby istotnie od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z tour operatorami.

6.1.2 Umowa z Airconsulting s.r.o.

12 kwietnia 2018 roku pomiędzy spółką zależną od Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. - a spółką Airconsulting s.r.o. z siedzibą w Pradze (Czechy) zawarta została Umowa Czarteru (Air Charter Transport Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon Lato 2018 - Zima 2018, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 31 marca 2019 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie, na rynku francuskim i hiszpańskim.

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 27.430.900 EUR (słownie: dwadzieścia siedem milionów czterysta trzydzieści tysięcy dziewięćset euro), co stanowi równowartość 114.886.095 zł (słownie: sto czternaście milionów osiemset osiemdziesiąt sześć tysięcy dziewięćdziesiąt pięć złotych) według kursu średniego NBP z dnia 12 kwietnia 2018 r. wynoszącego 4,1882.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Airconsulting s.r.o., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

Umowa nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby istotnie od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z tour operatorami.

6.1.3 Umowa z Itaka Holdings Sp. z o.o.

25 kwietnia 2018 roku zawarty został Aneks do Umowy Czarteru (Air Charter Agreement) zawartej przez spółkę Enter Air sp. z o.o. (spółkę zależną od Enter Air S.A.) z ITAKA HOLDINGS sp. z o.o. w dniu 15 grudnia 2017 r. i dotyczącej sezonu Lato 2018 - Zima 2018/2019 (Aneks).

Aneks rozszerza zakres uzgodnionego programu handlowego w przedmiotowym sezonie, co skutkuje zwiększeniem szacunkowej wartości programu handlowego na Lato 2018 oraz Zima 2018/2019 z pierwotnie zakładanej kwoty 51.000.000 USD do kwoty 67.600.000 USD (słownie: sześćdziesiąt siedem milionów sześćset tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 233.544.480 zł (dwieście trzydzieści trzy miliony pięćset czterdzieści cztery tysiące czterysta osiemdziesiąt złotych).

Aneks nie zmienia pozostałych istotnych warunków współpracy i rozliczeń zawartych w łączącej strony Umowie Czarteru. Ponadto Aneks nie wprowadza do ww. Umowy postanowień nietypowych, które odbiegałyby od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. we współpracy z tour operatorami.

7 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.

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

W pierwszej połowie 2018 roku Grupa kontynuowała współpracę bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

8.1 Umowa o kredyt w rachunku bieżącym mBank S.A.

W związku wygaśnięciem dotychczas obowiązującej umowy na kredyt w rachunku bieżącym Spółka Enter Air Sp. z o.o., której umowa dotyczyła, zdecydowała się na przedłużenie ww. umowy.

W związku z tym na podstawie aneksu do umowy o kredyt w rachunku bieżącym w USD z dnia 8 grudnia 2010 r., z późniejszymi zmianami, mBank S.A. (dawniej BRE Bank S.A.) („mBank”) udzielił Enter Air Sp. z o.o. kredytu w rachunku bieżącym w maksymalnej wysokości 10.000.000 USD z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy LIBOR dla depozytów O/N w USD powiększonej o marżę mBanku. Okres kredytowania został ustalony w umowie do dnia 16 października 2018 r.

W umowie kredytowej strony uzgodniły standardowy dla tego typu transakcji katalog zabezpieczeń, w tym w szczególności weksel własny in blanco wraz z deklaracją wekslową oraz globalną cesję na rzecz mBanku wierzytelności należnych Enter Air Sp. z o.o. na podstawie umowy z dnia 31 marca 2010 r. z późniejszymi zmianami.

Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia, w tym dotyczące m.in. obowiązku wykorzystania kredytu zgodnie z przeznaczeniem, utrzymania przez Enter Air Sp. z o.o. określonych wskaźników finansowych na ustalonym w umowie poziomie, a także zobowiązania do przekazywania Bankowi określonych informacji dotyczących sytuacji finansowej spółki. Ponadto Enter Air Sp. z o.o. w umowie zobowiązała się do utrzymywania średniomiesięcznych wpływów łącznie na wskazane w umowie rachunki bieżące Enter Air Sp. z o.o. prowadzone przez mBank na określonym w umowie poziomie, jak również do nieudzielania poręczeń i gwarancji za inne podmioty przekraczających w łącznej wartości 15% aktywów netto, nieobciążania aktywów stanowiących zabezpieczenie mBanku na rzecz innych wierzycieli, niepodejmowania uchwał o obniżeniu kapitału zakładowego oraz niezaciągania nowych zobowiązań finansowych bez zgody mBanku.

Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się także do informowania mBanku o zdarzeniach organizacyjnych i gospodarczych (w tym zmianach własnościowych i kapitałowych, zmianach na stanowiskach zarządzających, postępowaniach sądowych) mających istotny wpływ na sytuację prawną, finansową lub ekonomiczną Enter Air Sp. z o.o., przy czym mBank zastrzegł sobie prawo do dokonania oceny, czy wprowadzone zmiany lub zaistniałe zdarzenia nie powodują zwiększenia ryzyka braku spłaty kredytu, a w przypadku stwierdzenia wzrostu ryzyka do zawieszenia prawa do dokonywania ciągłości kredytu lub wypowiedzenia umowy.

Umowa zawiera również ograniczenia w zakresie wypłaty dywidendy. Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się w umowie do niedokonywania wypłaty dywidendy bez pisemnej zgody mBanku.

8.2 Umowa wieloproduktowa ING Bank Śląski S.A.

Na podstawie aneksu do umowy wieloproduktowej z dnia 22 grudnia 2014 r., ING Bank Śląski S.A. („ING Bank”) udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego limitu kredytowego w maksymalnej wysokości: 10.700.000 USD na okres do dnia 29 grudnia 2018 r. 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. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR dla jednomiesięcznych depozytów międzybankowych powiększonej o marżę ING Banku.

Umowa przewiduje standardowy katalog zabezpieczeń kredytu. Zabezpieczenie wiarytelności ING Banku wynikające z kredytu odnawialnego, kredytów obrotowych oraz akredytyw stanowią, w szczególności cesja wiarytelności z monitoringiem z tytułu realizacji trzech umów z kontrahentami oraz pełnomocnictwo do dysponowania środkami zgromadzonymi na obecnych i przyszłych rachunkach Enter Air Sp. z o.o. otwartych i prowadzonych przez ING Bank (w PLN, EUR i USD). Dodatkowo, zabezpieczenie wiarytelności ING Banku wynikającej z akredytyw stanowią depozyty pieniężne.

Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia określające obowiązki stron oraz warunki wypłaty i wykorzystania kredytu, w tym dotyczące m.in. obowiązku wykorzystania kredytu zgodnie z przeznaczeniem, utrzymania przez Enter Air Sp. z o.o. określonych wskaźników zadłużenia oraz wskaźników finansowych na ustalonym w umowie poziomie, a także zobowiązania do przekazywania ING Bankowi określonych informacji dotyczących Enter Air Sp. z o.o. Ponadto, Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się w umowie do przeprowadzania obrotów miesięcznych na rachunkach bankowych prowadzonych w ING Banku na określonym w umowie poziomie przychodów netto, a także do niedokonywania bez uprzedniej pisemnej zgody ING Banku obciążeń składników majątku, których łączna wartość przekracza 500.000 PLN, niezaciągania zobowiązań przekraczających łącznie kwotę 500.000 PLN w formie poręczeń, gwarancji lub obowiązku świadczenia za osobę trzecią na innej podstawie prawnej bez uprzedniej pisemnej zgody ING Banku oraz niezaciągania bez uprzedniej zgody ING Banku żadnych zobowiązań finansowych wobec innych instytucji finansowych (z wyjątkiem umów leasingu lub wynajmu samolotów).

Na podstawie umowy, Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się do informowania ING Banku o każdorazowej planowanej zmianie organizacyjnej, modelu biznesowego, składu właścicielskiego lub zakresu prowadzonej działalności na 7 dni przed dokonaniem takiej czynności.

8.3 Umowa wieloproduktowa Raiffeisen Bank Polska S.A.

Na podstawie umowy kredytowej z dnia 3 kwietnia 2018 r., Raiffeisen Bank Polska S.A. („Raiffeisen Bank”) udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego limitu kredytowego w maksymalnej wysokości: 5.000.000 USD na okres do dnia 31 lipca 2018 r. 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 Raiffeisen Bank. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR dla jednomiesięcznych depozytów międzybankowych powiększonej o marżę Raiffeisen Banku.

Umowa przewiduje standardowy katalog zabezpieczeń kredytu. Zabezpieczenie wiarytelności Raiffeisen Banku wynikające z wyżej wymienionej umowy stanowią: pełnomocnictwo do rachunku bieżącego i innych rachunków kredytobiorcy, weksel in blanco z deklaracją wekslową, cesja jawna.

Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia określające obowiązki stron oraz warunki wypłaty i wykorzystania kredytu, w tym dotyczące obowiązku realizacji transakcji wymiany walut w określonej w umowie kwocie oraz przeprowadzenia określonej wysokości obrotów przez rachunki cesyjne.

9 INFORMACJE O UDZIELONYCH I OTRZYMANYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM PODMIOTOM POWIĄZANYM

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 30 czerwca 2018:

Beneficjent	kwota	waluta	data zamknięcia	cel
SASOF IV	800.000	USD	19-12-2019	zabezpieczenie dostawy samolotu

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.

Inne pozycje pozabilansowe w Grupie nie występują.

10 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

W trakcie 2017 roku Enter Air S.A. wykorzystwała część środków pozyskanych z emisji na dokonanie przedpłat na zakup nowych samolotów Boeing. Rozpoczęcie dostaw zamówionych samolotów nastąpi w VI kwartale 2018 roku. Na cel ten wydano w 2017 roku 7.097.770 USD. W I połowie 2018 roku nie dokonano kolejnych wpłat na poczet dostawy samolotów.

11 OBJAŚNIENIE RÓŻNIC POMIĘDZY WYNIKAMI FINANSOWYMI, A WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYMI PROGNOZAMI WYNIKÓW ZA DANY ROK

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2018 rok.

12 OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH

Grupa zamierza skupić swoje wysiłki na rozwijaniu poczynionych wcześniej inwestycji zgodnie z założeniami zamieszczonymi w prospekcie emisyjnym. Brak jest obecnie zagrożeń mogących mieć wpływ na przyszłą realizację planów inwestycyjnych.

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

W I połowie 2018 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.

14 OKREŚLENIE ŁĄCZNEJ LICZBY I WARTOŚCI AKCJI BĘDĄCYCH W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH

Szczegółowe dane dotyczące liczby i wartości akcji będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących zostały przedstawione w punkcie 4.3 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia 2018 do 30 czerwca 2018 roku.

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 01.01.2018 do 30.06.2018 000' PLN
Przychody ze sprzedaży usług	8.000
	<u>8.000</u>

W pierwszej połowie 2018 roku spółka rozpoznała przychody z tytułu opłaty licencyjnej za użytkowanie znaku towarowego Ente Air przez Enter Air sp. z o.o. będącą spółką zależną od emitenta. Wartość tych przychodów wzrosła o 5.000 tys. zł w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Wzrost ten jest w głównej mierze podyktowany zwiększeniem obrotów spółki zależnej Enter Air Sp. z o.o., które stanowią podstawę do wyliczenia wysokości opłaty licencyjnej, oraz zwiększeniem opłaty z tytułu udzielenia licencji za używanie znaku towarowego do 2 mln zł za każde przekroczone 100 mln zł.

15.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2018 do 30.06.2018 000' PLN
Usługi obce	479
Wynagrodzenia	225
Ubezpieczenia społeczne	20
Pozostałe koszty	61
	<u>786</u>
Koszty sprzedaży	-
Koszty ogólnego zarządu	786
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	-
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	-
	<u>786</u>

W I połowie 2018 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty w wysokości 786 tys. zł, na które w 60,9% składał się koszt usług obcych, głównie związanych z funkcjonowaniem podmiotu na Giełdzie Papierów Wartościowych, oraz w 28,6% koszt wynagrodzeń. 10,5% poniesionych kosztów stanowiły koszty ubezpieczeń społecznych oraz pozostałe.

15.1.3. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Za okres:	
	od 01.01.2018	do 30.06.2018
	000*PLN	
Różnice kursowe		2
		<u>2</u>
Koszty finansowe:	Za okres:	
	od 01.01.2018	do 30.06.2018
	000*PLN	
Różnice kursowe		-
		-
Ogółem koszty finansowe netto		<u>2</u>

W pierwszej połowie 2018 roku Spółka Enter Air S.A. odnotowała przychody finansowe netto w wysokości 2 tys. zł. Przychody te wynikały z dodatnich różnic kursowych. W analogicznym okresie ubiegłego roku Spółka odnotowała przychody finansowe w kwocie 59 tys. zł oraz koszty finansowe w wysokości 8.533 tys. zł. Koszt te wynikały również z tytułu różnic kursowych.

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 2018 roku.

	Stan na 30.06.2018
Aktywa trwałe	134.079
Inwestycje w jednostkach zależnych	41.775
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	150
Należności handlowe oraz pozostałe	92.153
Aktywa obrotowe	18.677
Należności handlowe oraz pozostałe	18.363
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	204
Rozliczenia międzyokresowe	110
AKTYWA OGÓŁEM	152.756

W I połowie 2018 roku suma aktywów Spółki Enter Air S.A. wyniosła 152.756 tys. zł (spadek o 58 tys. zł. wobec stanu na koniec 2017 roku).

W przeważającej części na aktywa trwałe spółki składają się należności handlowe oraz pozostałe i inwestycje w jednostkach zależnych. Udział należności handlowych oraz pozostałych w strukturze majątku trwałego Spółki na koniec czerwca 2018 roku wynosił 68,7%, natomiast inwestycji w jednostkach zależnych odpowiednio 31,2%. Spółka posiada także aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego w kwocie 150 tys. zł, jednak stanowią one niewielki udział w sumie aktywów trwałych spółki.

Wartość głównych składowych aktywów trwałych spółki, tj. inwestycji w jednostkach zależnych, jak też należności handlowych oraz pozostałych nie uległa zmianie w porównaniu z danymi na dzień 31.12.2017.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe. Udział należności handlowych oraz pozostałych w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2018 roku wyniósł 98,3% (95,4% na zakończenie poprzedniego roku obrotowego). Pozostała część aktywów obrotowych stanowiły środki pieniężne i ekwiwalenty oraz rozliczenia międzyokresowe dając łącznie 1,7% wartości aktywów trwałych.

Wartość aktywów obrotowych w I połowie 2018 roku zanotowała spadek względem stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku. Na dzień 31 grudnia 2017 roku ich wartość wyniosła 18.873 tys. zł., natomiast na 30 czerwca 2018 roku – 18.677 tys. zł.

Wartość krótkoterminowych należności handlowych i pozostałych na koniec czerwca 2018 roku wzrosła o 363 tys. zł. wynosząc 18.363 tys. zł, tj. 2% w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2017 roku.

Na zmianę struktury aktywów obrotowych miał również wpływ nieznaczny spadek bieżących aktywów podatkowych, środków pieniężnych i ich ekwiwalentów oraz rozliczeń międzyokresowych.

15.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Spółki na dzień 30 czerwca 2018 roku.

	Stan na 30.06.2018
Kapitał własny	144.864
Kapitał podstawowy	17.544
Kapitał zapasowy	125.488
Zyski zatrzymane	(4.002)
Wynik okresu	5.834
Kapitał własny ogółem	144.864
Zobowiązanie długoterminowe	4.940
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	4.940
Zobowiązania krótkoterminowe	2.951
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	2.888
Rezerwy krótkoterminowe	63
Zobowiązania ogółem	7.891
PASYWA OGÓŁEM	152.756

Głównym źródłem finansowania Spółki jest kapitał własny, stanowiący 94,8% pasywów.

W trakcie 2018 roku wartość kapitałów własnych zmalała o 3.815 tys. zł (2,6%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na dzień 30 czerwca 2018 roku kapitały własne Spółki wynosiły 144.864 tys. zł, wobec 148.679 tys. zł na dzień 31 grudnia 2017. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 1.200 tys. zł w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 125.488 tys. zł.

Na zobowiązania długoterminowe w 100 % składały się zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości 4.940 tys. zł, które były o 1.520 tys. zł wyższe w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2017.

W analizowanym okresie znacznie wzrosły zobowiązania krótkoterminowe Spółki. Na dzień 30 czerwca wynosiły one 2.951 tys. zł i były o 2.236 tys. zł wyższe niż na koniec ubiegłego roku obrotowego. Na zobowiązania krótkoterminowe składają się w 98% zobowiązania handlowe oraz pozostałe, które wynoszą 2.888 tys. zł. Pozostałą część zobowiązań krótkoterminowych stanowią rezerwy krótkoterminowe, których wartość wzrosła o 30 tys. zł w porównaniu do stanu na koniec 2017 roku.

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, 30 września 2018 roku



Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu



Marcin Andrzej Kubrak
Członek Zarządu



Andrzej Kobielski
Członek Zarządu



Mariusz Olechno
Członek Zarządu