



**enter**air

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU  
Z DZIAŁALNOŚCI  
GRUPY KAPITAŁOWEJ  
ENTER AIR S.A.  
ZA OKRES OD 01.01.2017 DO  
30.06.2017**

## 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. 17 stycznia 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
Piotr Przedwojewski	od 17.12.2014
Joanna Braulińska-Wójcik	od 13.05.2015
Paweł Brukszo	od 13.05.2015
Patrycja Koźbial	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 2017 do 30 czerwca 2017.

### **2.1 Ocena działalności Grupy**

#### **2.1.1 Przychody ze sprzedaży**

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 30.06.2017</b>
	<b>000'PLN</b>
Przychody ze sprzedaży towarów	15.874
Przychody ze sprzedaży usług	349.129
	<hr/>
	<b>365.003</b>
	<hr/> <hr/>

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 2017 roku wyniosły 365.003 tys. zł, co oznacza wzrost o 27,7% (79.150 tys. zł) w porównaniu z kwotą 285.853 tys. zł za I półrocze 2016 roku.

Wzrost przychodów ze sprzedaży wynika głównie z rozszerzenia skali działalności Spółki. W I półroczu 2017 roku przewoźnik wykonał o 12,7% więcej operacji w porównaniu do I półrocza ubiegłego roku. Przewoźnik w omawianym roku obrotowym dysponował również większą ilością dostępnych foteli. Na przestrzeni roku spółka dokonała wymiany znacznej części floty, zastępując część samolotów typu Boeing 737-400 mających 168 siedzeń, 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 dołączył samolot 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 dzielą się następująco:

	Za okres: od 01.01.2017 do 30.06.2017 000'PLN
Krajowi	214.815
Zagraniczni	134.314
	<u>349.129</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.

Poniżej zaprezentowano podział przychodów ze sprzedaży w pierwszym kwartale 2017 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży przekroczył 5%.

	Za okres: od 01.01.2017 do 30.06.2017 000'PLN
Touroperator 1	45.180
Konsolidator 1	43.472
Konsolidator 2	49.083
Touroperator 2	95.015
Touroperator 3	58.827
Touroperator 4	21.794
Pozostali	35.758
<b>Razem</b>	<u><b>349.129</b></u>

## 2.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2017 do 30.06.2017 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	22.074
Zużycie materiałów i energii	108.950
Usługi obce	188.778
Podatki i opłaty	695
Wynagrodzenia	10.030
Świadczenia na rzecz pracownika	1.251
Ubezpieczenia społeczne	1.723
Wyjazdy służbowe	1.905
Pozostałe koszty	5.365
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	12.381
Różnice kursowe	(3.594)
	<b>349.557</b>
Koszty sprzedaży	936
Koszty ogólnego zarządu	12.075
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	12.381
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	324.166
	<b>349.557</b>

Grupa amortyzację środków trwałych oraz wartości niematerialnych ujęła w całości w pozycji koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług. W I połowie 2017 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 349.557 tys. zł, co stanowiło wzrost o 30,8 % w stosunku do I połowy 2016 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 2017 roku na zakup materiałów przeznaczono 108.950 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie 2016 roku koszty te były niższe o 31.642 tys. zł. Koszt zakupu usług obcych w analizowanym okresie to 188.778 tys. zł i jest on wyższy o 41.459 tys. zł w porównaniu z 147.319 tys. zł tych kosztów w pierwszej połowie 2016 roku.

W I połowie 2017 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 28.457 tys. zł i był o 3,9% (1.079 tys. zł) wyższy niż w I połowie 2016 roku, w którym z kolei wyniósł 27.378 tys. zł. Na wyższy wynik na sprzedaży brutto miała wpływ większa ilość wykonanych operacji lotniczych w I półroczu 2017 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 01.01.2017 do 30.06.2017 000'PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	66
Zwrot VAT zagranica	180
Razem	<b>246</b>

  

	Za okres: od 01.01.2017 do 30.06.2017 000'PLN
Pozostałe koszty	550
Razem	<b>550</b>

## 2.1.4. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Za okres:	
	od 01.01.2017	do 30.06.2017
	000'PLN	
Odsetki od rachunków bankowych	20	
Różnice kursowe	4.471	
Pozostałe przychody finansowe	2	
	<u>4.493</u>	
Koszty finansowe:	Za okres:	
	od 01.01.2017	do 30.06.2017
	000'PLN	
Koszty odsetek od:		
Kredytów bankowych	150	
Leasingów finansowych	5.065	
Inne	2	
Różnice kursowe	-	
Dyskonto należności	-	
Prowizje od kredytów	734	
Pozostałe koszty finansowe	18	
	<u>5.968</u>	
Ogółem koszty finansowe netto	<u>(1.475)</u>	

Przychody finansowe w I połowie 2017 roku wyniosły 4.493 tys. zł i były znacznie wyższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, w którym wyniosły 852 tys. zł. Wyższy poziom przychodów finansowych w I półroczu 2017 roku spowodowany był wzrostem przychodów z tytułu różnic kursowych – w I półroczu 2017 roku odnotowano o 3.973 tys. zł wyższe przychody z tego tytułu niż w I półroczu 2016 roku. W analizowanym okresie zanotowano natomiast o ponad 320 tys. zł spadek odsetek od rachunków bankowych – 20 tys. zł. w porównaniu do 343 tys. zł uzyskanych w I połowie 2016 roku.

Koszty finansowe w I połowie 2017 roku osiągnęły poziom 5.968 tys. zł i były wyższe niż w I półroczu 2016 roku, w którym wyniosły 4.567 tys. zł. Wzrost kosztów finansowych w 2017 roku spowodowany był głównie poprzez wzrost kosztów odsetek od leasingów finansowych, które wynosiły 5.065 tys. zł (wzrost o 44,4 % w stosunku do I półrocza roku ubiegłego w którym to wynosiły one 3.507 tys. zł).

Zysk netto w I połowie 2017 roku cechował się ujemną dynamiką wzrostu. W okresie 6 miesięcy zakończonym 30 czerwca 2017 roku zysk netto wygenerowany przez Grupę wyniósł 10.706 tys. zł i był o 6,8% (783 tys. zł) niższy niż w analogicznym okresie zakończonym 30 czerwca 2016 roku, w którym wyniósł 11.489 tys. zł.

## 2.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Grupy

### 2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 30 czerwca 2017 roku.

	Stan na 30.06.2017
<b>Aktywa trwałe</b>	<b>582.183</b>
Rzeczowe aktywa trwałe	436.354
Wartości niematerialne	31
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	20.105
Należności handlowe oraz pozostałe	125.694
<b>Aktywa obrotowe</b>	<b>216.511</b>
Zapasy	3.962
Należności handlowe oraz pozostałe	108.992
Bieżące aktywa podatkowe	4.195
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	64.979
Rozliczenia międzyokresowe	34.383
<b>AKTYWA OGÓLEM</b>	<b>798.694</b>

W pierwszym półroczu roku 2017 suma aktywów Grupy wyniosła 798.694 tys. zł (wzrost o 11,4% wobec stanu na koniec 2016 roku).

Do głównych składników majątku trwałego Grupy należą rzeczowe aktywa trwałe, 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 2017 roku wynosił 75%, natomiast należności handlowych odpowiednio 21,6%.

W I półroczu 2017 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych. Na koniec czerwca 2017 roku ich wartość osiągnęła poziom 436.354 tys. zł (o 25,8% więcej względem stanu z 31 grudnia 2016 roku). Wzrost rzeczowych spowodowany był głównie przez dokonaną w I kwartale 2017 roku zamiany leasingu operacyjnego na leasing finansowy.

Kolejnym składnikiem aktywów trwałych w którym nastąpiła istotna zmiana to długoterminowe należności handlowe oraz pozostałe których stan na 30 czerwca 2017 roku wyniósł 125.694 tys. zł. co stanowi wzrost o 13.193 tys. zł. (11,7%) w stosunku do stanu na koniec grudnia 2016. Wzrost ten spowodowany był głównie wzrostem wartości dokonanych przez Grupę płatności na dostawę nowych samolotów. Wpłaty te mają charakter zabezpieczenia realizacji zamówienia i zostaną one zwrócone przed dostarczeniem zamówionych samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe oraz środki pieniężne i ich ekwiwalenty. Udział krótkoterminowych należności handlowych i pozostałych w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2017 roku wyniósł 50,3%, natomiast środków pieniężnych i ich ekwiwalentów 30%. Na koniec I półrocza 2017 roku istotny udział w strukturze aktywów obrotowych miały także rozliczenia międzyokresowe czynne, które stanowiły 15,9% aktywów bieżących Grupy.

Wartość aktywów obrotowych w pierwszej połowie 2017 roku zanotowała spadek w porównaniu z końcem poprzedniego roku obrotowego. Na dzień 30 czerwca 2017 roku wartość aktywów obrotowych wyniosła 216.511 tys. zł. Ponad 11,3% spadek względem stanu na koniec 2016 roku był spowodowany istotnym zmniejszeniem środków pieniężnych i ich ekwiwalentów.

Wartość środków pieniężnych i ekwiwalentów wynosiła na dzień 30 czerwca 2017 64.979 tys. zł i była niższe o 53.458 tys. zł (45,1%) w porównaniu z wysokością środków zgromadzonych na dzień 31 grudnia 2016, których wartość wynosiła wówczas 118.437 tys. zł. Zmiana ta wynika z dokonywania przez Grupę płatności przedpłat na dostawę nowych samolotów przewidzianą na 4 kwartał 2018 roku. Drugim istotnym czynnikiem jest wykorzystanie większej ilości środków pieniężnych na dokonanie przedpłat na rejsy. W sezonie letnim wykonywane jest dużo więcej operacji lotniczych niż w sezonie zimowym, stąd większe wykorzystanie środków pieniężnych na koniec I półrocza 2017, niż na koniec roku 2016.

Istotna zmiana w wartości mała również miejsce w pozycji krótkoterminowych należności handlowych i pozostałych. Ich wartość na koniec czerwca 2017 roku wzrosła o 17.843 tys. zł w stosunku do 2016 roku do poziomu 108.992 tys. zł. Na wzrost składa się dwa czynniki wynikające ze zmiany wielkości przychodów ze sprzedaży w okresach 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. Rozliczenia międzyokresowe wzrosły nieznacznie do 34.383 tys. zł na koniec analizowanego okresu, co stanowi wzrost o 7,6 % w porównaniu do roku ubiegłego.

## 2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 30 czerwca 2017 roku.

	<b>Stan na 30.06.2017</b>
<b>kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej</b>	<b>218.243</b>
kapitał podstawowy	17.544
kapitał zapasowy	228.750
rozliczenie połączenia	(38.655)
dywideny zatrzymane	(100)
Wynik okresu	10.706
róznice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych.....	(2)
<b>Udziały niekontrolujące</b>	<b>-</b>
<b>kapitał własny ogółem</b>	<b>218.243</b>
<b>obowiązaniew długoterminowe</b>	<b>360.033</b>
obowiązaniew z tytułu odroczonego podatku dochodowego....	29.311
rezerwy długoterminowe	1.357
obowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego.	277.787
rozliczenia międzyokresowe	51.578
<b>obowiązania krótkoterminowe</b>	<b>220.418</b>
obowiązania handlowe oraz pozostałe	64.013
obowiązaniew z tytułu podatku dochodowego	782
obowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	40.556
krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	3.796
rezerwy krótkoterminowe	10.590
rozliczenia międzyokresowe	100.681
<b>obowiązania ogółem</b>	<b>580.451</b>
<b>PASYWA OGÓŁEM</b>	<b>798.694</b>

Struktura źródeł finansowania Grupy w analizowanym okresie uległa nieznacznej zmianie. Udział kapitałów własnych ogółem w sumie pasywów na koniec czerwca 2017 roku wyniósł 27,3% natomiast udział zobowiązań i rezerw na zobowiązania wyniósł 72,7% sumy bilansowej.

W trakcie I połowy 2017 roku wzrosła wartość kapitałów własnych o 1.056 tys. zł (0,5%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec czerwca 2017 kapitały własne Grupy wynosiły 218.243 tys. zł, wobec 217.187 tys. zł na dzień 31 grudnia 2016. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 21,7% w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 228.750 tys. zł. Na koniec grudnia 2016 roku wartość kapitału zapasowego wynosiła 187.978 tys. zł.



Struktura zobowiązań na 30 czerwca 2017 uległa nieznacznej zmianie w porównaniu ze stanem na ostatni dzień bilansowy ubiegłego roku. W strukturze tej zaobserwowano niewielki wzrost udziału zobowiązań krótkoterminowych, które stanowiły na dzień 30 czerwca 2017 roku 38% zobowiązań ogółem i wyniosły 220.418 tys. zł, czyli zanotowały wzrost udziału o 3,3 pp. w stosunku do stanu na dzień 31 grudnia 2016, w którym to ich wartość wynosiła 203.332 tys. zł.

Na wartość zobowiązań krótkoterminowych w 45,7% składają się rozliczenia międzyokresowe, których wartość na koniec czerwca wynosiła 100.681 tys. zł. i była wyższa o 74.350 tys. zł w odniesieniu do stanu na dzień 31 grudnia 2016. 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. Drugą co do wielkości udziału pozycją zobowiązań są zobowiązania handlowe oraz pozostałe, których wartość spadła o 33.697 tys. zł w porównaniu z 97.710 tys. zł na koniec 2016 roku. Istotną pozycję stanowią również zobowiązania z tytułu leasingu finansowego, które w czerwcu 2017 roku wyniosły 40.556 tys. zł, co oznaczało wzrost o 8,8% wobec stanu na koniec 2016 roku. Wzrost ten był spowodowany przeprowadzoną w I kwartale 2017 roku zamianą leasingu operacyjnego na finansowy.

Zmiana leasingu operacyjnego na finansowy miała również istotny wpływ na wartość zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu finansowego, które stanowią 77,2% zobowiązań długoterminowych ogółem. Zobowiązania z tytułu leasingu wyniosły 277.787 tys. zł i wzrosły o 10,1% (25.469 tys. zł) w porównaniu ze stanem na 31 grudnia 2016 roku. Pozostała część zobowiązań długoterminowych to rozliczenia międzyokresowe, zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego i rezerwy długoterminowe, które stanowią odpowiednio 14,3%, 8,1% i 0,4% zobowiązań długoterminowych ogółem.

### **2.3 Zdarzenia o nietypowym charakterze**

W pierwszym półroczu 2017 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 szansę na zwrot z ewentualnej inwestycji.

Ważnym elementem służącym rozwojowi Grupy jest wymiana floty na samoloty nowej generacji. Grupa rozpoczęła proces restrukturyzacji floty. W 2016 flota samolotów starszej generacji (Boeing 737-400) została zmniejszona i aktualnie w posiadaniu Grupy znajduje się tylko jeden samolot tego typu. Samoloty 737-400 są zastępowane nowszą generacją 737-800. W ocenie zarządu w dłuższej

perspektywie czasu zamiana samolotów przyniesie Enter Air wymierne korzyści wynikające z wyższej efektywności Boeingów 737-800. Samoloty te posiadają więcej foteli, mają dłuższy zasięg i wymagają mniej czasu na obsługę naziemną.

### **3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ**

W pierwszym półroczu 2017 roku Grupa Enter Air posiadała znaczny udział w rynku przewozów czarterowych. W Q1 2017 zgodnie ze raportem opublikowanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego udział ten wynosił 29,32 %. Przewoźnik był także bardzo aktywny na rynkach Europy Zachodniej takich jak Francja, Wielka Brytania, Hiszpania, Włochy, Skandynawia oraz w Czechach i Izraelu. Ilość operacji wykonanych w poszczególnych krajach znacznie wzrosła. Potwierdza to stały rozwój Spółki poza granicami Polski.

Istotnym czynnikiem dla rozwoju grupy było także wprowadzenie Grupy, w grudniu 2015 roku, na Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie. Emisja akcji na Giełdzie wzmocniła znacząco prestiż i rozpoznawalność marki, oraz stabilność finansową Grupy poprzez podniesienie kapitałów własnych. Ponadto kurs akcji systematycznie wzrasta, co świadczy o atrakcyjności wyemitowanych papierów wartościowych. Od dnia debiutu kurs akcji wzrósł ponad dwukrotnie.

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, dającym 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) wprowadzenie w przyszłości nowego produktu w postaci sprzedaży bloków miejsc w samolocie (w przypadku wystąpienia rentownego popytu) oraz (v) wprowadzenie nowej na polskim rynku usługi „pakietowania dynamicznego produktu turystycznego” (w momencie wystąpienia rentownego popytu).

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, Sardinia, 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 2016 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (32,89% udziału w rynku); (ii) Travel Service Polska (28,29%); (iii) Small Planet Airlines (24,79%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługują prawie 86% rynku. Pozostałe 14% rynku jest obsługiwane przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym linie tradycyjne i low-costowe, takie jak LOT, RyanAir, Pegasus, El AL., Air Europa, Wizzair, Norwegian Air Shuttle. 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.

Istotną 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 2016 roku odsetek wszystkich rejsów poważnie opóźnionych (bez względu na przyczynę) był poniżej 1,2%.

#### 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 2016 roku ok. 99,7 % przychodów ze sprzedaży w segmencie usług lotniczych denominowane było w walutach obcych. Koszty usług obcych i zużycia materiałów i energii w 2016 roku w 87,7% denominowane były w walutach obcych, zaś w 12,3% w PLN.

#### 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 wyliczania 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 CO<sub>2</sub>. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>.

## **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 polskie porty lotnicze, liczba pasażerów obsługiwanych w 2015 roku wyniosła 30,58 milionów - o 12,5% więcej niż w roku poprzednim. Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego również w I kwartale 2016 roku odnotowano wzrost liczby obsługiwanych pasażerów w porównaniu do analogicznego okresu ubiegłego roku o ponad 750 tys., co stanowi 13,2%. 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 wyniesie 59,1 mln pasażerów.

### **3.2.3. Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce**

Według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaprezentowanych w raporcie za 2016 rok, największy udział w polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2016 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsługiwanych pasażerów.

W 2016 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 2016 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Polskich Linii Lotniczych LOT, Wizzair, Lufthansy oraz Enter Air.

### **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 raporcie „Analiza rynku lotniczego w 2016 roku”, istotna część ruchu lotniczego w trzech ostatnich latach przypadała 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 w relatywnie wczesnej fazie rozwoju. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w 2016 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły 3,5 miliona pasażerów. Pomimo słabej kondycji rynku podróży do Egiptu i Tunezji, oraz załamania się rynku tureckiego, rynek czarterowy utrzymał się na relatywnie wysokim poziomie. 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 2016 roku Grupa przewiozła 1.166.155 pasażerów wyłącznie na rynku polskim (32,89% udziału w rynku przewozów czarterowych) i znacząco wyprzedziła drugiego co do liczby obsłużonych pasażerów przewoźnika, który przewiózł w tym okresie 1.002.891 pasażerów (28,29% udziału w rynku).

W 1Q 2017 roku udział Spółki w przewozach czarterowych ogółem nieznacznie spadł, jednak było to podyktowane polityką przeglądów technicznych prowadzoną w firmie oraz wykorzystaniem dostępnej floty w dużej mierze na rynkach zagranicznych. Przewiduje się iż udział ten zwiększy się w kolejnych kwartałach bieżącego 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 pierwszej połowie 2017 roku odpowiadali łącznie za prawie 76% 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. Po licznych bankructwach biur podróży w 2013 roku branża zaczęła się umacniać, notując dynamiczne wzrosty.

#### **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 2017 do 30 czerwca 2017.

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

Na dzień 30 czerwca 2017 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 przekraczałaby 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 2017 roku Grupa uznała:

##### **6.1 Umowy z touroperatorami**

###### **6.1.1. Umowa z Rainbow Tours S.A.**

3 stycznia 2017 roku pomiędzy spółką zależną od Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. - a spółką Rainbow Tours S.A. zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz załogą na sezon Lato 2017 - Zima 2017/2018.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 30 kwietnia 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. 32.800.000 USD (słownie: trzydzieści dwa miliony osiemset tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 138.648.880 zł według kursu średniego NBP z dnia 3 stycznia 2017 r. wynoszącego 4,2271.

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 Rainbow Tours S.A., 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 Itaka Holdings Sp. z o.o.

9 lutego 2017 roku, pomiędzy spółką zależną Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. a ITAKA HOLDINGS sp. z o.o. zawarty został Aneks do Umowy Charteru (Air Charter Agreement) z dnia 9 grudnia 2015 r. Aneks dotyczy usług charterowych w sezonie turystycznym Lato 2017 oraz Zima 2017 & Zima 2018 i związany jest z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa Charteru z dnia 9 grudnia 2015 r. została zawarta na czas określony do dnia 30 kwietnia 2018 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Wartość szacunkowa Aneksu wynosi ok. 49 000 000 USD (słownie: czterdzieści dziewięć milionów dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 197.626.800 zł według kursu średniego NBP z dnia 9 lutego 2017 r. wynoszącego 4,0332.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Aneksu 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 Aneksu wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu Aneksu będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa charteru, której postanowienia znajdują zastosowanie do Aneksu, przewiduje kary umowne na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez ITAKA HOLDINGS sp. z o.o., których wysokość jest uzależniona m.in. od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

Aneks nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby 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.

3 marca 2017 roku pomiędzy spółką zależną od Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. - a spółką Travelworld Vacations Ltd. z siedzibą w Londynie (działającą pod nazwą handlową: „Olympic Holidays”) zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz załogą na sezon Lato 2017 - Jesień 2017, 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 2017 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. 14.300.000 USD (słownie: czternaście milionów trzysta tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 58.565.650 zł (słownie: pięćdziesiąt osiem milionów pięćset sześćdziesiąt pięć tysięcy sześćset pięćdziesiąt złotych) według kursu średniego NBP z dnia 3 marca 2017 r. wynoszącego 4,0955.

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 Travelworld Vacations 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.

## **6.2 Umowa leasingu zawarta z PKO Bankowy Leasing**

Umowa leasingu została zawarta pomiędzy EA ZOO (jako korzystającym) a PKO Bankowy Leasing (jako finansującym). W umowie strony wskazały, iż przedmiot umowy - samolot Boeing B737-800 (nr seryjny 29036) zostanie nabyty przez PKO Bankowy Leasing od EA ZOO. Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia i nakłada na korzystającego m.in. obowiązek terminowej zapłaty rat leasingowych czy informowania o zaciąganych zobowiązaniach finansowych przekraczających wskazane w umowie wskaźniki finansowe. Warunki umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów. Zabezpieczenie umowy stanowi przedmiot leasingu oraz wystawione przez korzystającego dwa weksle własne in blanco wraz z deklaracją wekslową oraz pełnomocnictwo do dysponowania wskazanymi rachunkami bieżącymi Korzystającego. Umowa leasingu została zawarta do dnia 31 marca 2025 r.

## **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 2017 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.**

Zgodnie z umową 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 9.000.000 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 2017 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: 10.000.000 USD na okres do dnia 29 grudnia 2017r. 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 wierzycielności ING Banku wynikające z kredytu odnawialnego, kredytów obrotowych oraz akredytyw stanowią, w szczególności cesja wierzycielności z monitoringiem z tytułu realizacji czterech 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. Dodatkowo, zabezpieczenie wierzycielności 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.

## **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 2017:**

Beneficjent	kwota	waluta	data zamknięcia	cel
LIFT_Maroco(Gecas)	920.000	USD	30-03-2018	zabezpieczenie dostawy samolotu
GE Capital	350.000	USD	18-07-2018	zabezpieczenie dostawy samolotu od AFT Trust-Sub
CIT	800.000	USD	04-01-2018	zabezpieczenie dostawy samolotu
CIT	700.000	USD	09-01-2018	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 I połowy 2017 roku Enter Air S.A. wykorzystała część środków pozyskanych z emisji na dokonanie wpłat przed dostawą nowych samolotów Boeing. Wpłaty te mają charakter zwrotny i są niezbędne do realizacji zamówienia. Rozpoczęcie dostaw zamówionych samolotów nastąpi w 4 kwartale 2018 roku. Na cel ten wydatkowana w I półroczu 2017 roku 5.462.795,00 USD.

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

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2017 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 2017 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 2017 do 30 czerwca 2017.

## **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:

	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 30.06.2017</b>
	<b>000' PLN</b>
Przychody ze sprzedaży usług	3.000
	<u>3.000</u>

W pierwszej połowie 2017 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 1.000 tys. zł w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego.

#### 15.1.2. Koszty według rodzaju

	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 30.06.2017</b>
	<b>000'PLN</b>
Usługi obce	312
Wynagrodzenia	195
Ubezpieczenia społeczne	11
Pozostałe koszty	36
	<u>555</u>
Koszty sprzedaży	-
Koszty ogólnego zarządu	555
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	-
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	-
	<u>555</u>

W I połowie 2017 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty w wysokości 555 tys. zł, na które w 56% składał się koszt usług obcych, głównie związanych z funkcjonowaniem podmiotu na Giełdzie Papierów Wartościowych, oraz w 35% koszt wynagrodzeń. 9% poniesionych kosztów stanowiły koszty ubezpieczeń społecznych oraz pozostałe.

#### 15.1.3. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 30.06.2017</b>
	<b>000'PLN</b>
Pozostałe przychody finansowe	59
	<u>59</u>

Koszty finansowe:	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 30.06.2017</b>
	<b>000'PLN</b>
Różnice kursowe	11.710
	<u>11.710</u>
Ogółem koszty finansowe netto	<u>(11.650)</u>

W pierwszej połowie 2017 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty finansowe netto w wysokości 11.650 tys. zł. Wynik ten był podyktowany w dużej mierze wysokim poziomem ujemnych różnic kursowych – 11.710 tys. zł. W analogicznym okresie ubiegłego roku Spółka odnotowała przychód finansowy w wysokości 4.861 tys. zł nie ponosząc przy tym kosztów finansowych. Przychód ten wynikał 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 2017 roku.

	Stan na 30.06.2017
<b>Aktywa trwałe</b>	<b>125.445</b>
Inwestycje w jednostkach zależnych	41.775
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	686
Należności handlowe oraz pozostałe	82.983
<b>Aktywa obrotowe</b>	<b>12.316</b>
Należności handlowe oraz pozostałe	6.228
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	5.991
Rozliczenia międzyokresowe	96
<b>AKTYWA OGÓŁEM</b>	<b>137.760</b>

W I połowie 2017 roku suma aktywów Spółki Enter Air S.A. wyniosła 137.760 tys. zł (spadek o 11,9 % wobec stanu na koniec 2016 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 2017 roku wyniósł 66,2%, natomiast inwestycji w jednostkach zależnych odpowiednio 33,3%.

Wzrost długoterminowych należności handlowych o 12.238 tys. zł. podyktowany był wzrostem wartości dokonanych przez Spółkę płatności na dostawę nowych samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe oraz środki pieniężne i ich ekwiwalenty. Udział należności handlowych oraz pozostałych w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2017 roku wyniósł 50,6% (18,2% na zakończenie poprzedniego roku obrotowego), natomiast środków pieniężnych i ich ekwiwalentów 48,6% (81,6% na dzień 31 grudnia 2016).

Wartość aktywów obrotowych w 2017 roku zanotowała spadek. Na dzień 31 grudnia 2016 roku ich wartość wyniosła 43.863 tys. zł., natomiast na 30 czerwca 2017 roku – 12.316 tys. zł. 72% spadek względem stanu na koniec 2016 roku był spowodowany istotnym zmniejszeniem środków pieniężnych.

Wartość krótkoterminowych należności handlowych i pozostałych na koniec czerwca 2017 roku spadła o 1.772 tys. zł., tj. 22,2% w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2016 roku.

Na zmianę struktury aktywów obrotowych miał również wpływ nieznaczny wzrost rozliczeń międzyokresowych (wzrost o 40 tys. zł w porównaniu do poprzedniego roku obrotowego).

### 15.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Spółki na dzień 30 czerwca 2017 roku.

	Stan na 30.06.2017
<b>Kapitał własny</b>	<b>134.370</b>
Kapitał podstawowy	17.544
Kapitał zapasowy	124.288
Wynik okresu	(7.462)
<b>Kapitał własny ogółem</b>	<b>134.370</b>
<b>Zobowiązanie długoterminowe</b>	<b>570</b>
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	570
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>	<b>2.820</b>
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	1.975
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	782
Rezerwy krótkoterminowe	63
<b>Zobowiązania ogółem</b>	<b>3.390</b>
<b>PASYWA OGÓŁEM</b>	<b>137.760</b>

Głównym źródłem finansowania Spółki jest kapitał własny, stanowiący 97,5% pasywów.

W trakcie 2017 roku wartość kapitałów własnych zmalała o 17.111 tys. zł (11,3%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na dzień 30 czerwca 2017 roku kapitały własne Spółki wynosiły 134.370 tys. zł, wobec 151.481 tys. zł na dzień 31 grudnia 2016. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 4.151 tys. zł w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 124.288 tys. zł.

Na zobowiązania długoterminowe w 100 % składały się zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości 570 tys. zł, które były o 1.889 tys. zł niższe w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2016.

W analizowanym okresie nieznacznie wzrosły zobowiązania krótkoterminowe Spółki. Na dzień 30 czerwca wynosiły one 2.820 tys. zł i były o 326 tys. zł wyższe niż na koniec ubiegłego roku obrotowego. Na zobowiązania krótkoterminowe składają się w 70% zobowiązania handlowe i pozostałe wynoszące 1.975 tys. zł. Ich wartość wzrosła o 1.667 tys. zł w porównaniu z wartością na koniec grudnia 2016 roku. Wzrost ten był w głównej mierze spowodowany wzrostem zobowiązań podatkowych. Istotną pozycją zobowiązań krótkoterminowych jest również zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego wynoszące na ostatni dzień analizowanego okresu 782 tys. zł. Wartość tego zobowiązania spadła o 1.378 tys. zł (63,8%) w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2016.

### 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, 15/09/2017

Grzegorz Polaniecki  
Członek Zarządu

Marcin Andrzej Kubrak  
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski  
Członek Zarządu

Mariusz Olechno  
Członek Zarządu