



enterair

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

za okres od 01 stycznia do 30 czerwca 2022 roku

1. OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE

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

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

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

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

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

Skład Zarządu Spółki na dzień 30.06.2022:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| – Grzegorz Wojciech Polaniecki | od 17.12.2014 |
| – Mariusz Olechno | od 17.12.2014 do 27.09.2022 |
| – Marcin Andrzej Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Andrzej Przemysław Kobielski | od 17.12.2014 |

Skład Rady Nadzorczej:

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| – Ewa Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Joanna Braulińska-Wójcik | od 13.05.2015 |
| – Paweł Brukszo | od 13.05.2015 |
| – Dariusz Górski | od 24.06.2019 |
| – Krzysztof Kaczmarczyk | od 24.06.2019 |
| – Adrian Jonca | od 27.06.2022 |
| – Piotr Przedwojewski | od 17.12.2014 do 26.06.2022 |
| – Patrycja Koźbiał | od 10.06.2015 do 26.06.2022 |

Rada Nadzorcza Spółki podjęła uchwałę o odwołaniu z dniem 27 września 2022 r. Członka Zarządu Spółki Pana Mariusza Olechno.

9 czerwca 2022 Pan Piotr Przedwojewski oraz Pani Patrycja Koźbiał, złożyli rezygnację z pełnionej funkcji Członka Rady Nadzorczej ze skutkiem na dzień 26 czerwca 2022 roku.

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 i podmiotami stowarzyszonymi.

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.

Spółki EnterAir.cz.s.r.o. i Enter Air International Limited nie prowadzą obecnie działalności operacyjnej.

Podmioty stowarzyszone należące do Grupy Kapitałowej:

- Chair Airlines AG jest spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym. Enter Air Sp. z o.o. dokonała zakupu w maju 2019 roku, na mocy umowy Enter Air Sp. z o.o. objęła 1.499 akcji Spółki Chair, stanowiących łącznie 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.
- Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o., której przedmiotem działalności jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR. 45% udziałów w Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. zostało nabyte przez Enter Air Sp. z o.o. w dniu 24 stycznia 2020 roku od Avenger Flight Group, LLC.

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

Wybrane dane finansowe przedstawione poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w punkcie 1 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2022 wraz z danymi porównawczymi za poprzedni rok obrotowy.

2.1 Ocena działalności Grupy

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	23.805	15 417	14.461	10 207
Przychody ze sprzedaży usług	793.957	587.203	293.213	212.473
	817.762	602.620	307.674	222.680

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 2022 roku wyniosły 817.762 tys. zł, co oznacza wzrost o 166 % (510.088 tys. zł) w porównaniu z kwotą 307.674 tys. zł za I półrocze 2021 roku.

Widoczny wzrost przychodów w porównaniu z rokiem 2021 jest pozytywnym zjawiskiem, które potwierdza powrót do wykorzystywania pełnego potencjału produkcyjnego Grupy, w wyniku znoszenia restrykcji związanych z epidemią Covid-19. W 2022 roku przewoźnik wykonał o 107% więcej operacji lotniczych niż w analogicznym okresie roku 2021.

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

Informacje geograficzne

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

Nie istnieje jednoznaczne przypisanie jakiegokolwiek aktywa Grupy do któregośkolwiek obszaru geograficznego. Zdecydowana większość aktywów Grupy może być swobodnie przemieszczana i generować przychody w dowolnie wybranym miejscu na świecie.

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

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Krajowi	590.501	244.332
Zagraniczni	203.456	48.881
	793.957	293.213

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 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży przekroczył 5%.

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Odbiorca 1	229.758	108.362
Odbiorca 2	146.261	52.352
Odbiorca 3	59.775	33.716
Odbiorca 4	50.092	31.971
Odbiorca 5	43.604	13.662
Odbiorca 6	43.540	13.394
Odbiorca 7	43.252	-
Pozostali	177.675	39.756
Razem	793.957	293.213

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

2.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	108.212	53.927	103.142	53.353
Zużycie materiałów i energii	364.070	269.550	105.947	78.558
Usługi obce	263.933	184.089	148.312	83.747
Podatki i opłaty	792	454	416	314
Wynagrodzenia	17.437	9.818	12.271	7.014
Świadczenia na rzecz pracowników	2.648	1.226	1.613	1202
Ubezpieczenia społeczne	3.421	2.025	2.383	1 271
Wyjazdy służbowe	2092	1 396	845	501
Pozostałe koszty	3.473	1.852	3.288	1.718
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	21.485	15.064	11.096	7 696
Różnice kursowe	3.508	4.656	1.281	1.284
	791.071	544.057	390.594	236.658
Koszty sprzedaży	348	152	166	84
Koszty ogólnego zarządu	19.498	10.016	16.558	7.873
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	21.485	15064	11.096	7.696
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	749.740	518.825	362.774	221.005
	791.071	544.057	390.594	236.658

W I połowie 2022 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 791.071 tys. zł, co stanowiło wzrost o 102,5% w stosunku do I połowy 2021 roku. Wzrost ten podyktowany był wykonaniem większej ilości operacji lotniczych w porównaniu z rokiem 2021, kiedy flota przez pandemię Covid19 nie była w pełni wykorzystywana. 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 dotyczącej zużycia materiałów i energii - w pierwszej połowie 2022 roku na koszty zużycia materiałów i energii przeznaczono 364.070 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były niższe o 258.123 tys. zł. Tak duży wzrost wynikał ze zwiększenia ilości wykonywanych lotów o ponad 100% przy jednoczesnych rosnących cenach paliwa lotniczego. Znaczący wzrost odnotowano także w przypadku pozycji usługi obce – w pierwszej połowie 2022 roku na koszty usług obcych przeznaczono 263,933 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były niższe o 115.621 tys. zł. Koszty te rosną wraz ze wzrostem skali prowadzonej działalności.

W I połowie 2022 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 46.537 tys. zł.. Na wyższy wynik na sprzedaży brutto miała wpływ większa ilość wykonanych operacji lotniczych w I półroczu 2022 roku oraz szybsza dynamika wzrostu przychodów w porównaniu z dynamiką wzrostu kosztów.

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

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Wynik na sprzedaży środków trwałych wraz z wykorzystaniem odpisu	4.313	-	-	-
Rozliczenie transakcji leasingu zwrotnego	-	-	2.700	2.700
Pozostałe	23	23		
	4.336	23	2.700	2.700

W I połowie roku 2022 pozostałe przychody operacyjne wynosiły zaledwie 63 tys. zł

Pozostałe koszty operacyjne w roku 2022 składają się głównie z wyniku na sprzedaży środków trwałych. W styczniu 2022 roku Grupa dokonała sprzedaży samolotu B737-800, ponosząc stratę na sprzedaży w kwocie 4.313 tys. zł (uwzględniając wykorzystanie odpisu aktualizującego środek trwały na w wysokości 36.587 tys. zł).

Na pozostałe koszty operacyjne w I połowie 2021 roku składał się wynik na transakcji leasingu zwrotnego. W dniach odpowiednio 09 kwietnia oraz 16 kwietnia 2021 r. Grupa dokonała wykupu dwóch samolotów B737- MAX 8 od leasingodawcy finansowego w rozumieniu ustawy o podatku dochodowym. Jednocześnie w ww. datach zrealizowano transakcje leasingów zwrotnych operacyjnych (w rozumieniu ustawy o podatku dochodowym) na okres 10 lat.

W I półroczu 2022 Grupa osiągnęła zysk z działalności operacyjnej w kwocie 22.418 tys. zł.

2.1.4. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych i pożyczek udzielonych	467	233	425	196
Wycena IRS	2 279	871	988	534
Dyskonto	-	-	284	(374)
Różnice kursowe	-	-		52.771
Pozostałe przychody finansowe	-	(21)	-	-
	2.746	1 083	1.697	53.127

Koszty finansowe:	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Koszty odsetek od:				
<i>Kredytów bankowych</i>	1.338	679	1.655	732
<i>Leasingów</i>	20.594	10.431	22.384	11.311
<i>pożyczki PFR</i>	1283	687	959	536
<i>Inne</i>	180	44	.648	537
Różnice kursowe	103.741	74 677	10.252	-
Dyskonto	8.746	8.746	-	-
Prowizje od kredytów	1 646	1 108	592	354
Pozostałe koszty finansowe	228	84	.308	.307
	137.756	96.456	36.798	13.777
Ogółem koszty finansowe netto	(135.010)	(95.373)	(35.101)	39.350

Przychody finansowe w I połowie 2022 roku wyniosły 2.746 tys. zł i były wyższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, w którym wyniosły 1.697 tys. zł ze względu na wyższą wycenę IRS oraz wyższe przychody z tytułu odsetek.

Koszty finansowe w I połowie 2022 roku osiągnęły poziom aż 137.756 tys. zł i były znacznie wyższe niż w I półroczu 2021 roku, w którym wyniosły 36.798 tys. zł. Tak duże koszty finansowe w 2022 roku wynikały przede wszystkim z ujemnej wyceny bilansowej. Na 30.06.2022 ujemny wynik na różnicach kursowych wynosił 103.741 tys. zł. Powodem tak wysokiej starty na działalności finansowej był znacznie wyższy kurs dolara.

Strata netto w I połowie 2022 roku ukształtowała się na poziomie 97.711 tys. zł, podczas gdy w analogicznym okresie roku poprzedniego, odnotowano stratę w wysokości 96.763 tys. zł.

2.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Grupy

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 30 czerwca 2022 roku.

	Stan na dzień 30.06.2022 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2021 000' PLN
Rzeczowe aktywa trwałe	1.353.400	1.236.258
Wartości niematerialne i prawne	216	267
Inwestycje w jednostkach stowarzyszonych	37.911	43.016
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	50.679	29.622
Należności pozostałe	93.544	86.213
Razem Aktywa trwałe	1.535.750	1.395.376
Zapasy	9.430	4.223
Należności handlowe oraz pozostałe	249.941	78.667
Bieżące aktywa podatkowe	193	45
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	283.966	268.688
Razem Aktywa obrotowe	543.530	351.623
Aktywa razem	2.079.280	1.746.999

W I półroczu roku 2022 suma aktywów Grupy wyniosła 2.079.280 tys. zł (wzrost o 19% wobec stanu na koniec 2021 roku).

Na wzrost w największej mierze miały wpływ modyfikacje umów leasingowych, które powstały na mocy podpisanych w 2022 roku kolejnych aneksów, mających zoptymalizować koszty leasingów w kolejnych latach. Ponadto Grupa wróciła po okresie pandemii do pełnego wykorzystywania mocy produkcyjnych i zwiększyła o ponad 100% ilość wykonanych operacji lotniczych, co przekłada się na wyższe przychody i tym samym należności na dzień 30.06.2022 r.

Do głównych składników aktywów Grupy należą rzeczowe aktywa trwałe, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu, środki pieniężne, należności handlowe (krótkoterminowe) oraz należności pozostałe długoterminowe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku Grupy na koniec czerwca 2022 roku wynosił 65%, środków pieniężnych 14%, należności handlowych odpowiednio 12% oraz należności długoterminowych pozostałych 4%.

W I półroczu 2022 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych w związku ze wspomnianymi wcześniej modyfikacjami umów leasingowych. Warto zaznaczyć, że 2022 roku sprzedano jeden samolot zmniejszając tym samym flotę Grupy do 25 samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących Grupy na koniec czerwca 2022 r. należały środki pieniężne i ich ekwiwalenty (52% aktywów obrotowych) oraz krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe (46% aktywów obrotowych).

Aktywa obrotowe na koniec czerwca 2022 r. osiągnęły poziom 543.7530 tys. zł a zatem wzrosły w stosunku do grudnia 2021 roku o 191.907 tys. zł (55%). Wzrost był wynikiem rosnących należności od touroperatorów przy utrzymaniu znaczących rezerw gotówkowych.

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

2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 30 czerwca 2022 roku.

	Stan na dzień 30.06.2022 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2021 000' PLN
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów	117.983	117.983
Zyski zatrzymane	(146.189)	(46.478)
w tym wynik okresu	(99.711)	(117.117)
Różnice kursowe z przeliczenia	(1)	(1)
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	(10.663)	89.048
Udziały niekontrolujące	-	-
Razem kapitały własne	(10.663)	89.048
Pożyczki i kredyty bankowe	157.385	197.100
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu	1.121.495	880.432
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz inne zobowiązania długoterminowe	18.176	23.697
Razem Zobowiązanie długoterminowe	1.297.056	1.101.229

Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania krótkoterminowe	228.595	139.209
Zobowiązania dotyczące podatku bieżącego	28	25
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu i inne finansowe	254.913	270.636
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	149.619	115.478
Rezerwy krótkoterminowe	1.923	1.922
Zobowiązania do wykonania świadczenia	157.809	29.452
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	792.887	556.722
Pasywa razem	2.079.280	1.746.999

Struktura źródeł finansowania Grupy w analizowanym okresie uległa znaczącej zmianie. Ujemne kapitały własne na koniec czerwca 2022 roku spowodowane były poniesioną stratą w okresie ze względu na wycenę bilansową (tj. ujemne różnice kursowe).

Struktura zobowiązań na 30 czerwca 2022 uległa istotnej zmianie w porównaniu ze stanem na ostatni dzień bilansowy ubiegłego roku. Wzrost odnotowano przede wszystkim w ramach leasingów, co jest wynikiem podpisanych nowych aneksów do umów leasingowych, pozwalających na optymalizację kosztów w okresie przy jednoczesnym wydłużeniu okresu leasingu.

Na wartość zobowiązań krótkoterminowych w 29% składają się zobowiązanie handlowe i pozostałe. Ich wartość na koniec I połowy 2022 roku wynosiła 228.595 tys. zł. i była wyższa o 89.386 tys. zł w porównaniu z 139.209 tys. zł na koniec 2021 roku. Kolejną, istotną pozycją są zobowiązania do wykonania świadczenia stanowiące 20% zobowiązań krótkoterminowych ogółem. Ich wartość na koniec analizowanego okresu czerwca wynosiła 157.809 tys. zł. i była wyższa o 128.357 tys. zł w odniesieniu do stanu na dzień 31 grudnia 2021, co świadczy o zbliżającym się wysokim sezonie i dużej ilości operacji lotniczych wykonywanych w okresie wakacyjnym.

2.3 Zdarzenia o nietypowym charakterze

W pierwszym półroczu 2022 roku nie wystąpiły zdarzenia mające istotny bezpośredni wpływ na działalność operacyjną Grupy.

2.4 Perspektywy rozwoju działalności

Emitent jest spółką rosnącą w sektorze przewozów turystycznych 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. Dlatego też Grupa planowała przejęcia podmiotów mających dostęp do zachodnich rynków turystycznych. W maju 2019 roku Grupa nabyła 49% akcji szwajcarskiej firmy Germania Flug AG, która to firma jest obecnie restrukturyzowana i przygotowywana przez grupę do ekspansji na rynki niemieckojęzyczne. W ramach restrukturyzacji zmieniono nazwę firmy na Chair Airlines i dokonano stopniowej zmiany modelu biznesowego z B2C na bardziej rentowny i bardziej przewidywalny model B2B.

W styczniu 2020 roku Enter Air Sp. z o.o. nabyła od Avenger Flight Group, LLC 45% udziałów w kapitale zakładowym Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. Kontrolę kapitałową i operacyjną nad Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. sprawuje Avenger Flight Group Europe Corp, posiadająca pozostałe 55% udziałów, a Enter Air zakwalifikował ją jako jednostkę stowarzyszoną. Przedmiotem działalności spółki jest prowadzenie lotniczego

centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR.

Grupa nie planuje obecnie kolejnych akwizycji. Upadek kilku znaczących konkurentów na rynku europejskim otwiera możliwości ekspansji organicznej przy pomocy posiadanych już zasobów w Polsce i Szwajcarii. W 2018 roku Grupa zakończyła certyfikację własnej obsługi technicznej samolotów. Certyfikat został wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w marcu 2018. Decyzja ta wpłynęła na poprawę rentowności oraz niezawodności operacyjnej Enter Air, zatrzymując znaczną część obrotów w Grupie. Daje także szansę na rozszerzenie tej części działalności i rozpoczęcie w przyszłości świadczenia usług dla obcych przewoźników. Grupa planuje także inwestycje w budowę własnych hangarów, jednak ze względu na rynkowe skutki epidemii COVID-19, realizacja tej inwestycji została zawieszona.

Kryzys w lotnictwie spowodowany pandemią COVID-19, pomimo wszystkich problemów z jakimi się wiązał, jednocześnie stwarza dla Grupy kilka korzystnych okoliczności.

Model biznesowy Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. od samego początku zakładał rozwój w okresach kryzysowych przez elastyczność skali działalności. Elastyczność ta pozwala na przetrwaniu okresów dekonunktury przez skurczenie skali i szybkie zajęcie obszarów rynku zwolnionych przez zlikwidowanych lub osłabionych konkurentów gdy ograniczenia zaczynają zniknąć.

Warto też zwrócić uwagę, że o ile ruch biznesowy prawdopodobnie bezpowrotnie uległ redukcji z powodu skutecznego wdrożenia zdalnych form spotkań to ruch turystyczny, będący obszarem działania Spółki, w żaden sposób takim formom substytucji poddać się nie może. Co więcej wśród populacji krajów objętych epidemicznymi ograniczeniami przemieszczenia się, potrzeba wypoczynku z dala od betonu wielkich miast jest wielka jak nigdy dotąd.

A zatem czynniki czysto rynkowe stwarzają Grupie wręcz idealne warunki dynamicznego rozwoju. Pozostaje mieć nadzieję, że restrykcje epidemiczne już wkrótce przestaną stać na drodze tego rozwoju.

3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W 2022 roku Grupa Enter Air zajmuje na rynku polskim nadal pozycję lidera przewozów czarterowych.

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

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

W 2017 roku Grupa zakończyła proces pozbywania się samolotów starszej generacji typu B737-400, które zostały w pełni zastąpione samolotami B737-800. W grudniu 2018 roku Grupa odebrała 1 nowy samolot Boeing 737-8 MAX, drugi natomiast został odebrany w styczniu 2019 roku. Wymiana i unowocześnienie floty miało na celu zwiększenie możliwości operacyjnych Enter Air. Nowe samoloty mają zapewnić poprawę efektywności kosztowej oraz poprawę efektywności przychodowej, głównie dzięki oszczędniejszym silnikom oraz mniejszym nakładom czasu i środków na obsługę techniczną. W czerwcu 2021 i lipcu 2021 Grupa odebrała kolejne dwa samoloty typu B737-800, co świadczy o dużym zapotrzebowaniu na usługi Grupy.

3.1 Ryzyka związane z działalnością Grupy i z otoczeniem rynkowym

3.1.1. Ryzyko związane z realizacją strategii

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

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

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

3.1.2 Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną

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

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

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.

Trwający obecnie konflikt zbrojny w Ukrainie nie powoduje zakłóceń działalności Grupy ze względu na brak relacji biznesowych z podmiotami rosyjskimi ani ukraińskimi.

Potencjalne zwiększenie percepcji poziomu ryzyka przez turystów może mieć wpływ na przynajmniej krótkoterwały 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 perspektywę rozwoju Grupy. Grupa operuje do ponad 250 destynacji w 36 krajach, co daje jej dużą dywersyfikację rynkową na wypadek nieprzewidzianych zdarzeń w poszczególnych regionach turystycznych.

Ograniczenia w ruchu lotniczym w połowie marca 2020 spowodowane pandemią COVID-19 praktycznie z dnia na dzień uziemiły flotę Enter Air oraz innych przewoźników. Wykonywane w 2 kwartale 2020 sporadyczne rejsy cargo, repatriacyjne i rządowe były tylko znikomym procentem ruchu jaki jest konieczny dla utrzymania rentownej działalności przy potencjale produkcyjnym Enter Air. Zjawisko pandemii COVID 19 miało istotnie negatywny wpływ na wyniki Grupy w całym 2020 i 2021 roku. Model biznesowy Enter Air oparty na przedpłatach (zarówno przychody, jak i koszty) istotnie zwiększa odporność Grupy na sytuacje kryzysowe.

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

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

3.1.5. Ryzyko związane z konkurencją

Rynek przewozów lotniczych jest bardzo konkurencyjny. Bezpośrednimi konkurentami Grupy są inne linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży. Zgodnie z publikacją Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2021 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (31,01% udziału w rynku); (ii) Ryanair Sun (18,61%); (iii) Smartwings (d. Travel Service) (16,58%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługiwały 66,20% rynku. Pozostała część rynku była obsługiwana przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym Blue Panorama Airlines, LOT Polish Airlines, czy FreeBird Airlines. Zaostrzenie konkurencji na rynku lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży może wpłynąć na zwiększenie presji na obniżenie cen przelotów, co mogłoby mieć negatywny wpływ na działalność Grupy. Jednak mocna pozycja Grupy oraz bankructwa dużych i małych konkurentów w ciągu ostatnich lat wpłynęły pozytywnie na popyt na usługi Enter Air, będącego jednym z niewielu stabilnych graczy na rynku czarterowym. Należy też zaznaczyć, iż kontraktacja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerwania swojej

pojemności przewozowej na rynki zagraniczne. Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 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, 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.

3.1.10. Ryzyko wahań kursu walutowego

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

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

3.1.11. Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy

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

3.1.12. Ryzyko związane z ochroną środowiska

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

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

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

Działalność Spółki podlega również ograniczeniom w zakresie poziomu hałasu nakładanym przez administrację lotnisk w miejscach, do których Spółka lata. Nowej generacji samoloty, mają znacząco niższy poziom hałasu i emisji CO₂.

3.1.13. Pozostałe ryzyka

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

3.2 Otoczenie rynkowe

3.2.1. Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

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

3.2.2. Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych

Od 2010 roku, czyli od wejścia Enter Air na rynek, liczba pasażerów korzystających z transportu powietrznego w polskich portach lotniczych stale rośnie. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w 2021 roku 19.648 tys. pasażerów (w 2020 roku 14.548 tys. pasażerów) Dane dotyczące połowy roku 2022 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. Należy pamiętać jednak, że pandemia Covid-19 znacząco wpłynęła jednak na zmniejszenie liczby pasażerów w roku 2020 i 2021. 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 2021 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2021 roku linie Enter Air należały do jednych z liczących się przewoźników pod względem wielkości przewozów z polskich portów lotniczych (4 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 2021 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, LOT Polish Airlines, Wizz Air oraz Enter Air. Dane za 1 półrocze 2022 roku na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane.

3.2.3. Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce

Polski rynek pasażerskich przewozów lotniczych cechuje się znacznymi zmianami liczby przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach roku. Według danych ULC opublikowanych w raportach „Analiza rynku lotniczego”, istotna część ruchu lotniczego w ostatnich latach 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, w 2016 roku w całej Unii Europejskiej (UE-28) drogą lotniczą przewieziono średnio 1,9 pasażerów na mieszkańca. W przypadku Polski wskaźnik ten wyniósł 0,85 pasażerów na mieszkańca, co jest jednym z niższych wyników w całej Unii. Dla porównania, dla Malty czy Cypru

omawiany wskaźnik przekroczył liczbę 10, w przypadku Irlandii wyniósł 6,8 a dla krajów takich jak Grecja, Hiszpania czy Holandia – oscylował w okolicy 4 pasażerów na mieszkańca.

W roku 2017 w Unii Europejskiej drogą powietrzną podróżowało 1.043 miliona osób, czyli o 7,3% więcej niż w roku 2016. W przypadku Polski wzrost liczby przewiezionych drogą lotniczą pasażerów w 2017 w stosunku do roku 2016 wyniósł 16,8%, 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 ciągu 2021 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły 3 miliony pasażerów. Bez względu na zawirowania na rynkach turystycznych, Grupa od wielu lat dynamicznie i stale rośnie, głównie dzięki ekspansji na rynkach zagranicznych oraz szerokiej ofercie destynacji turystycznych.

3.3.1. Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest czołowym podmiotem na rynku lotów czarterowych w Polsce. Według danych ULC, w 2021 roku Grupa przewiozła ponad 914 tys. (381 tys. w 2020) pasażerów wyłącznie na rynku polskim zajmując tym samym pierwsze miejsce w klasyfikacji liczby pasażerów według przewoźników czarterowych obsłużonych w polskich portach lotniczych. Na dzień publikacji sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniki dotyczące liczby pasażerów przewiezionych w I połowie 2022 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 202 roku odpowiadali łącznie za ponad 66% rynku. Grupa Enter Air wyróżnia się na tle konkurentów m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. Grupa Enter Air dysponuje preferowaną, nowoczesną flotą samolotów, która oferuje maksymalny dostępny zasięg i najwyższą konfigurację miejsc, pozwalając na oferowanie pełnego pakietu tras bez trudności z obsługą całości zapotrzebowania zgłaszanego przez biura podróży. Oprócz trzech czołowych graczy na rynku lotów czarterowych z Polski obecnych jest również szereg innych czarterowych linii lotniczych przylatujących do Polski z krajów Basenu Morza Śródziemnego w czasie sezonu letniego, a także przewoźnicy nisko-kosztowi i tradycyjni.

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

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

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

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

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

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 do 30 czerwca 2022.

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

Zestawienie ilości akcji będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących zostało przedstawione w punkcie 4.3 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2022.

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

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

- Sprawy, których przedmiotem są odszkodowania pasażerskie z tytułu opóźnienia operacji lotniczych lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu.
- Sprawa sądowa z udziałem Enter Air Sp. z o.o. i Enter Air S.A. tocząca się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250 tys. zł na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500 tys. zł) tytułem zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych oraz o zaniechanie działań naruszających dobra osobiste. Postępowanie nie jest prawomocne. Zarząd stoi na stanowisku, że nawet w razie podjęcia przez Sąd Apelacyjny nałożenia kary, ryzyko obciążenia Spółek jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.
- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o.o. o zapłatę odszkodowania w sprawie toczącej się przez Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 grudnia 2018 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.415.607,00 PLN. 21 maja 2021 Sąd wydał wyrok zaoczny zasądzający na rzecz Enter Air żadaną kwotę. Pozwani wnieśli sprzeciw wobec wyroku.
- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o.o. o odszkodowanie w wysokości 3.450.057,30 USD. W dniu 3 stycznia 2019 roku Sąd I instancji wydał wyrok oddalający powództwo Spółki w całości. Spółka wniosła apelację i oczekuje na wyznaczenie rozprawy.
- Roszczenie przeciwko Enter Air Sp. z o.o. o zapłatę solidarnie łącznej kwoty w wysokości 11.631.326 PLN tytułem zwrotu depozytu i opłat, zapłaty kary umownej oraz odszkodowania w związku z naruszeniem postanowień umów dotyczących obsługi lotów czarterowych realizowanych przy użyciu statków powietrznych Enter Air sp. z o.o. Postępowanie toczy się przed Sądem Okręgowym w Warszawie.
- Roszczenie przeciwko Enter Air Sp. z o.o. o zapłatę solidarnie łącznej kwoty w wysokości 5.385.550 EUR tytułem odszkodowania za straty poniesione przez powodów na skutek popełnionych czynów nieuczciwej konkurencji. Postępowanie toczy się przed Sądem Gospodarczym w Paryżu. Spółka nie miała żadnych bezpośrednich relacji biznesowych z podmiotem, który wytoczył powództwo, wobec czego Grupa stoi na stanowisku, że powództwo powinno zostać oddalone. Grupa nie zawiązywała

rezerwy na tę sprawę sporną, ponieważ zgodnie z MSR 37 możliwość zaistnienia wypływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma.

- Europejski nakaz zapłaty na kwotę 9.343.640,00 EUR plus odsetki przeciwko Enter Air Sp. z o. o. Enter Air wniósł w terminie sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty, który spowoduje rozpoznanie sprawy przez Sąd Okręgowy we właściwym trybie. Enter Air podniósł w sprzeciwie szereg zarzutów uzasadniających oddalenie powództwa w całości, w tym (i) wygaśnięcie umowy na skutek niespełnienia się warunków zawieszających, co spowodowało, że umowa nie wywołała żadnych skutków prawnych. Grupa nie zawiązywała rezerwy na tę sprawę sporną, ponieważ zgodnie z MSR 37 możliwość zaistnienia wypływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma.

7 INFORMACJE O UMOWACH ZAWARTYCH W I PÓŁROCZU 2022 ROKU, ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA

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

W pierwszej połowie 2022 roku Grupa nie uznała żadnych umów za znaczące.

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

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

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

W pierwszej połowie 2022 roku Grupa kontynuowała współpracę z bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

Enter Air Sp. z o.o. korzysta z dwóch linii kredytowych zapewnianych przez mBank S.A. o łącznej wartości 15.000.000 USD:

- Linia 10 mln USD ważna do 25.08.2022 r. na podstawie umowy z 4 września 2020 r.
- Linia 5 mln USD ważna do 31.05.2023 r. na podstawie umowy z 4 września 2020 r.

W obu przypadkach podstawowym zabezpieczeniem jest gwarancja BGK.

9.2 Umowy z BNP Paribas Bank Polska S.A. (poprzednio Raiffeisen Bank Polska S.A.)

W lipcu 2019 pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a BNP Paribas Bank Polska S.A. zawarty został aneks do umowy dotyczącej odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym, która to umowa była pierwotnie zawarta w kwietniu 2018. Na podstawie powyższych umów BNP Paribas Bank Polska S.A. udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym w maksymalnej wysokości do 13.500.000 USD (obecnie 6 mln USD), dostępnego do wykorzystania zarówno w formie gotówkowej jak i bezgotówkowej. Linia podlegała stopniowej redukcji do zera w okresie od dnia 31.05.2022 do dnia 7.09.2022. Kredyt oprocentowany był wg zmiennej stopy procentowej LIBOR 1M powiększonej o marżę banku. Umowa przewidywała standardowy katalog zabezpieczeń kredytu, które dodatkowo zostały uzupełnione o gwarancję banku BGK w ramach rządowego programu Tarcza.

9.3 Umowy z ING Bank Śląski Polska S.A.

Na podstawie zawartego w czerwcu 2020 aneksu do umowy wieloproduktowej z grudnia 2014, ING Bank Śląski S.A. udziela Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w maksymalnej wysokości 9.750.000 USD dostępnego w terminie do dnia 30 czerwca 2022r. 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 i dodatkowo zabezpieczona jest gwarancją banku BGK.

9.4 Umowy z Polskim Funduszem Rozwoju

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

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

W nawiązaniu do umowy pożyczki preferencyjnej z dnia 30 września 2021 r. ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2022 r. nastąpiło częściowe umorzenie Pożyczki w wysokości 51.955.864,50 PLN. Natomiast w nawiązaniu do umowy pożyczki preferencyjnej z dnia 31 marca 2022 r. ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2022 r. nastąpiło częściowe umorzenie Pożyczki w wysokości 5.001.309,00 PLN.

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

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 30 czerwca 2022:

Beneficjent	Kwota	Data zamknięcia	Cel
SASOF IV (A2) AVIATION IRELAND Wells Fargo Trust Company, N.A.	800.000 USD	19.12.2022	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2022	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2022	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2022	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.

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

11 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

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

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

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2022 rok.

13 OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH

Ze względu na zmieniający się zakres restrykcji COVID-19 dla rynku przewozów lotniczych, planowane inwestycje w modernizację i rozbudowę floty zostały czasowo zawieszono i przesunięte w czasie. Po ustabilizowaniu się sytuacji na obsługiwanych przez Grupę rynkach zweryfikowane zostaną harmonogramy inwestycji i wznowiona zostanie ich realizacja.

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

W ocenie Zarządu, oprócz niewątpliwie negatywnego wpływu pandemii wirusa COVID-19, opisanego w części dotyczącej kontynuacji działalności śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2022, nie wystąpiły inne istotne zdarzenia mające wpływ na wynik z działalności za analizowany okres.

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 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Przychody z tytułu opłat licencyjnych	16.000	12.000	(29.700)	(31.511)
	16.000	12.000	(29.700)	(31.511)

W pierwszej połowie 2021 roku spółka rozpoznała przychody z tytułu opłaty licencyjnej za użytkowanie znaku towarowego Enter Air przez Enter Air sp. z o.o. będącą spółką zależną od emitenta. Wartość tych przychodów wyniosła 16.000 tys. zł i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Wzrost ten jest w podyktowany zwiększeniem obrotów spółki zależnej Enter Air Sp. z o.o., które stanowią podstawę do wyliczenia wysokości opłaty licencyjnej.

20 września 2021 roku podpisano porozumienie nr 2 do umowy o współpracy w zakresie korzystania ze znaku towarowego oraz świadczenia usług z dnia 23 grudnia 2015 roku na mocy, którego Licencjodawca Enter Air S.A. udzielił Licencjodawcy Enter Air Sp. z o.o. rabatu handlowego w wysokości 85%, w ten sposób, że kwota 42.000 tys. PLN netto należna tytułem wynagrodzenia za lata 2029 i 2020 zostanie zredukowana do kwoty 6.300 tys. PLN netto.

Powodem udzielenia rabatu handlowego jest fakt, iż od wiosny 2020 r. pasażerskie przeloty lotnicze doświadczają ograniczeń operacyjnych związanych z pandemią COVID-19. W związku z tym Licencjodawca mając ograniczone możliwości zaspokajania istniejącego popytu w 2020 r. wyczerpał znaczącą część swoich zasobów finansowych. Obecnie warunki rynkowe się poprawiają ale mając na uwadze zapowiadaną czwartą falę pandemii zapowiadaną na jesień 2021 r. Licencjodawca nie jest w stanie dokonać pełnego rozliczenia wierzytelności z tytułu korzystania ze znaku towarowego, bez stworzenia utrudnień a nawet ryzyka uniemożliwienia przyszłego prowadzenia działalności.

15.1.2 Koszty według rodzaju

W I połowie 2022 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty w wysokości 776 tys. zł, na które w dużej mierze składał się koszt usług obcych, głównie związanych z funkcjonowaniem podmiotu na Giełdzie Papierów Wartościowych, oraz koszt wynagrodzeń. Pozostałą część poniesionych kosztów stanowiły koszty ubezpieczeń społecznych oraz pozostałe.

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Usługi obce	466	261	268	177
Wynagrodzenia	238	119	273	154
Ubezpieczenia społeczne	22	11	24	13
Pozostałe koszty	50	25	61	36
	776	416	626	380
Koszty ogólnego zarządu	776	416	626	380
	776	416	626	380

15.1.3 Przychody i koszty finansowe

	Za okres: od 01.01.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.04.2022 do 30.06.2022 000'PLN	Za okres: od 01.01.2021 do 30.06.2021 000'PLN	Za okres: od 01.04.2021 do 30.06.2021 000'PLN
Przychody finansowe				
Odsetki od pożyczki	467	299	77	42
	467	299	77	42
Koszty finansowe				
Koszty odsetek od:				
Enter Air Sp. z o.o.	1.094	569	924	476
Inne	144	1	42	39
Różnice kursowe	1.109	805	53	(6)
	2.347	1.375	1.019	509
Ogółem koszty/przychody finans.netto	(1.880)	(1.076)	(942)	(467)

W pierwszej połowie 2022 roku Spółka Enter Air S.A. odnotowała koszty finansowe w kwocie 1.094 tys. zł, które wynikały z pożyczki udzielonej przez Enter Air Sp. z o.o. w wysokości 13.000 tys. USD w dniu 4 stycznia 2021 r. na ewentualną realizację rozważanych planów inwestycyjnych. W analizowanym okresie powstały także znaczące ujemne różnice kursowe w wysokości 1.109 tys. zł.

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

15.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Spółki na dzień 30 czerwca 2022 roku.

	Stan na dzień 30.06.2022 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2021 000' PLN
Aktywa trwałe		
Rzeczowe aktywa trwałe	133	178
Inwestycje w jednostkach zależnych	145.488	145.063
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	2 724	1 303
Należności pozostałe	23 749	7.749
Razem Aktywa trwałe	172.094	154.293
Aktywa obrotowe		
Należności handlowe oraz pozostałe	201	112
Bieżące aktywa podatkowe	-	37
Inne aktywa finansowe	3.113	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	48.158	44 623
Razem Aktywa obrotowe	51.472	47.802
Aktywa razem	223.566	202.095

W I połowie 2021 roku suma aktywów Spółki Enter Air S.A. wyniosła 223.566 tys. zł (wzrost o 21.471 tys. zł. wobec stanu na koniec 2021 roku).

W przeważającej części na aktywa spółki składają się inwestycje w jednostkach zależnych, ich udział w strukturze aktywów Spółki na koniec czerwca 2022 roku wynosił 65%.

Do głównych składników aktywów bieżących należały środki pieniężne pochodzące z pożyczki udzielonej przez Enter Air Sp. z o.o. na ewentualną realizację planów inwestycyjnych. Udział środków pieniężnych i ich ekwiwalentów w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2022 roku wyniósł 94%.

Na dzień 30.06.2022 r. w aktywach trwałych odnotowano wzrost należności ze względu na naliczenie przychodów z tytułu opłaty licencyjnej w kwocie 16.000 tys. zł za rok 2022.

15.2.2 Pasywa

Głównym źródłem finansowania Spółki jest kapitał własny, stanowiący 71% pasywów.

W trakcie 2022 roku wartość kapitałów własnych wzrosła o 10.868 tys. zł (7%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym ze względu na odnotowany zysk netto. Na dzień 30 czerwca 2022 roku kapitały własne Spółki wynosiły 153.377 tys. zł, wobec 147.509 tys. zł na dzień 31 grudnia 2021. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi agio.

Na zobowiązania długoterminowe w przeważającej części składały się zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości 4.808 tys. zł, które były o 3.981 tys. zł wyższe w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2021 w związku z naliczoną opłatą licencyjną dla Spółki Enter Air Sp. z o.o.

W analizowanym okresie znacznie wzrosły zobowiązania krótkoterminowe Spółki. Na dzień 30 czerwca 2022 wynosiły one 60.331 tys. zł i były o 6.670 tys. zł wyższe niż na koniec ubiegłego roku obrotowego. Na zobowiązania krótkoterminowe składa się głównie pożyczka otrzymana od jednostki zależnej Enter Air Sp. z o.o. na ewentualną realizację planów inwestycyjnych.

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Spółki na dzień 30 czerwca 2022 roku.

	Stan na dzień 30.06.2022 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2021 000' PLN
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów	117.983	117.983
Zyski zatrzymane	22.850	11.982
<i>w tym wynik okresu</i>	<i>10.868</i>	<i>(31.281)</i>
Razem kapitały własne	158.377	147.509
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	4.808	827
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu	50	98
Razem Zobowiązanie długoterminowe	4.858	925
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	87	104
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu	99	97
Pożyczki otrzymane	60.041	53 357
Rezerwy krótkoterminowe	104	103
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	60.331	53.661
Pasywa razem	223.566	202.095

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 2022 roku

Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu

Marcin Kubrak
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu