



enterair

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU
Z DZIAŁALNOŚCI
GRUPY KAPITAŁOWEJ
ENTER AIR S.A.
ZA OKRES
OD 01.01.2018 DO 31.12.2018**

Spis treści

1.	OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE	5
2.	OMÓWIENIE PODSTAWOWYCH WIELKOŚCI EKONOMICZNO-FINANSOWYCH, WSKAZANIE CZYNNIKÓW I ZDARZEŃ O NIETYPOWYM CHARAKTERZE ORAZ OMÓWIENIE PERSPEKTYW ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI W NAJBLIŻSZYM ROKU OBROTOWYM	6
2.1	OCENA DZIAŁALNOŚCI GRUPY	7
2.1.1	<i>Przychody ze sprzedaży</i>	7
2.1.2	<i>Koszty według rodzaju</i>	8
2.1.3	<i>Pozostałe przychody i koszty operacyjne</i>	9
2.1.4	<i>Przychody i koszty finansowe</i>	9
2.2	CHARAKTERYSTYKA STRUKTURY AKTYWÓW I PASYWÓW SKONSOLIDOWANEGO BILANSU	10
2.2.1	<i>Aktywa</i>	10
2.2.2	<i>Pasywa</i>	11
2.3	WAŻNIEJSZE ZDARZENIA MAJĄCE ZNACZĄCY WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W ROKU OBROTOWYM LUB KTÓRYCH WPŁYW JEST MOŻLIWY W NASTĘPNYCH LATACH	13
2.3.1	<i>Wzrost liczby podróży samolotem wśród Polaków</i>	13
2.3.2	<i>Oczekiwany dalszy rozwój europejskiego rynku usług turystycznych</i>	13
2.3.3	<i>Zmiana stawek za uprawnienia do emisji CO2</i>	14
3.	CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ	14
3.1	CHARAKTERYSTYKA POLITYKI W ZAKRESIE KIERUNKÓW ROZWOJU GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA	14
3.2	PERSPEKTYWY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI	15
3.3	RYZYKA ZWIĄZANE Z DZIAŁALNOŚCIĄ GRUPY I Z OTOCZENIEM RYNKOWYM	15
3.3.1	<i>Ryzyko związane z realizacją strategii</i>	15
3.3.2	<i>Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną</i>	16
3.3.3	<i>Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi</i>	16
3.3.4	<i>Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi</i>	16
3.3.5	<i>Ryzyko związane z konkurencją</i>	16
3.3.6	<i>Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi</i>	17
3.3.7	<i>Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa</i>	17
3.3.8	<i>Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy</i>	18
3.3.9	<i>Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań</i>	18
3.3.10	<i>Ryzyko wahań kursu walutowego</i>	18
3.3.11	<i>Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy</i>	18
3.3.12	<i>Ryzyko związane z ochroną środowiska</i>	18
3.4	OTOCZENIE RYNKOWE	19
3.4.1	<i>Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce</i>	19
3.4.2	<i>Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych</i>	19
3.4.3	<i>Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce</i>	19
3.4.4	<i>Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce</i>	20
3.4.5	<i>Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego</i>	20
3.5	LOTNICZE PRZEWOZY CZARTEROWE W POLSCE	20
3.5.1	<i>Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych</i>	20
3.5.2	<i>Konkurenci Grupy</i>	20
3.6	POLSKI RYNEK USŁUG TURYSTYCZNYCH JAKO GŁÓWNY CZYNNIK DETERMINUJĄCY SYTUACJĘ NA RYNKU PRZEWOZÓW CZARTEROWYCH	21
4.	OŚWIADCZENIE O STOSOWANIU ŁADU KORPORACYJNEGO	21

4.1. OPIS GŁÓWNYCH CECH STOSOWANYCH W PRZEDSIĘBIORSTWIE SPÓŁKI SYSTEMÓW KONTROLI WEWNĘTRZNEJ I ZARZĄDZANIA RYZYKIEM W ODNIESIENIU DO PROCESU SPORZĄDZANIA SPRAWOZDAŃ FINANSOWYCH I SKONSOLIDOWANYCH SPRAWOZDAŃ FINANSOWYCH.....	21
4.2. ZBIÓR ZASAD ŁADU KORPORACYJNEGO, KTÓREMU PODLEGA GRUPA	21
4.3 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	23
4.4. WSKAZANIE POSIADACZY WSZELKICH PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH, KTÓRE DAJĄ SPECJALNE UPRAWNIENIA KONTROLNE, WRAZ Z OPISEM TYCH UPRAWNIENI	24
4.5. WSKAZANIE WSZELKICH OGRANICZEŃ ODNOŚNIE DO WYKONYWANIA PRAWA GŁOSU, TAKICH JAK OGRANICZENIE WYKONYWANIA PRAWA GŁOSU PRZEZ POSIADACZY OKREŚLONEJ CZĘŚCI LUB LICZBY GŁOSÓW, OGRANICZENIA CZASOWE DOTYCZĄCE WYKONYWANIA PRAWA GŁOSU LUB ZAPISY, ZGODNIE Z KTÓRYMI, PRZY WSPÓŁPRACY SPÓŁKI, PRAWA KAPITAŁOWE ZWIĄZANE Z PAPIERAMI WARTOŚCIOWYMI SĄ ODDZIELONE OD POSIADANIA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH	25
4.6. WSKAZANIE WSZELKICH OGRANICZEŃ DOTYCZĄCYCH PRZENOSZENIA PRAWA WŁASNOŚCI PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH SPÓŁKI	25
4.7. OPIS ZASAD DOTYCZĄCYCH POWOŁYWANIA I ODWOŁYWANIA OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH ORAZ ICH UPRAWNIENI, W SZCZEGÓLNOŚCI PRAWO DO PODJĘCIA DECYZJI O EMISJI LUB WYKUPIE AKCJI	25
4.8. OPIS ZASAD ZMIANY STATUTU LUB UMOWY SPÓŁKI	26
4.9. SPOSÓB DZIAŁANIA WALNEGO ZGROMADZENIA I JEGO ZASADNICZE UPRAWNIENIA ORAZ OPIS PRAW AKCJONARIUSZY I SPOSOBU ICH WYKONYWANIA, W SZCZEGÓLNOŚCI ZASADY WYNIKAJĄCE Z REGULAMINU WALNEGO ZGROMADZENIA, JEŻELI TAKI REGULAMIN ZOSTAŁ UCHWALONY, O ILE INFORMACJE W TYM ZAKRESIE NIE WYNIKAJĄ WPROST Z PRZEPISÓW PRAWA.....	26
4.10. SKŁAD OSOBOWY I ZMIANY, KTÓRE W NIM ZASZYŁY W CIĄGU OSTATNIEGO ROKU OBROTOWEGO ORAZ OPIS DZIAŁANIA ORGANÓW ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH LUB ADMINISTRUJĄCYCH SPÓŁKI ORAZ ICH KOMITETÓW	27
4.10.1 Zarząd Spółki	27
4.10.2 Rada Nadzorcza	27
4.10.3. Komitet Audytu	28
4.11 OPIS POLITYKI RÓŻNORODNOŚCI STOSOWANEJ DO ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH, ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH EMITENTA W ODNIESIENIU DO ASPEKTÓW TAKICH JAK NA PRZYKŁAD WIEK, PŁEĆ LUB WYKSZTAŁCENIE I DOŚWIADCZENIE ZAWODOWE, CELÓW TEJ POLITYKI RÓŻNORODNOŚCI, SPOSOBU JEJ REALIZACJI ORAZ SKUTKÓW W DANYM OKRESIE SPRAWOZDAWCZYM.....	28
5. WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, ORGANEM WŁAŚCIWYM DLA POSTĘPOWANIA ARBITRAŻOWEGO LUB ORGANEM ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ	28
6. INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA	29
6.1. UMOWY Z TOUOPERATORAMI	29
6.1.1. Umowa z Sunvil International Sales Ltd.	29
6.1.2. Umowa z Airconsulting s.r.o.	30
6.1.3. Aneks do umowy z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o.	30
6.1.4 Umowa z Coral Travel Poland Sp. z o.o.	30
6.1.5 Umowa z Rainbow Tours S.A.	31
6.1.5 Umowa z Rainbow Tours S.A.	31
6.1.6 Aneks do umowy z TUI Poland Sp. z o.o.	31
6.2. UMOWY LEASINGU	32
6.2.1. Umowa z mLeasing Sp. z o.o.	32
6.2.2. Umowa z DVB Bank SE	32
7. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA	32
8. INFORMACJE O ISTOTNYCH TRANSAKCJACH ZAWARTYCH PRZEZ EMITENTA LUB JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALEŻNĄ Z PODMIOTAMI POWIĄZANYMI NA INNYCH WARUNKACH NIŻ RYNKOWE	33
9. INFORMACJE O ZACIĄGNIĘTYCH I WYPOWIEDZIANYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM UMOWACH DOTYCZĄCYCH KREDYTÓW I POŻYCZEK	33
9.1 UMOWY Z MBANK S.A.....	33
9.2 UMOWY Z RAIFFEISEN BANK POLSKA S.A.	34
10 INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH	34

11	INFORMACJE O UDZIELONYCH I OTRZYMANÝCH W DANÝM ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM PODMIOTOM POWIĄZANYM	34
12	OPIS STRUKTURY GŁÓWNYCH LOKAT KAPITAŁOWYCH LUB GŁÓWNYCH INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH W RAMACH GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W DANÝM ROKU OBROTOWYM	35
13	WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI	35
14	OBJAŚNIENIE RÓŻNIC POMIĘDZY WYNIKAMI FINANSOWYMI, A WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYMI PROGNOZAMI WYNIKÓW ZA DANÝ ROK	35
15	OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI	35
15.1	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM KAPITAŁOWYM	35
15.2	KATEGORIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH	36
15.3	RYZYKO RYNKOWE	36
15.3.1	<i>Ryzyko zmiany kursów walut</i>	36
15.3.2	<i>Wrażliwość na ryzyko zmiany kursów walut</i>	36
15.3.2	<i>Ryzyko stóp procentowych</i>	37
15.3.3	<i>Wrażliwość na wahania stóp procentowych</i>	37
15.4	POZOSTAŁE RODZAJE RYZYKA CENOWEGO	37
15.5	RYZYKO KREDYTOWE	38
15.6	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM PŁYNNOŚCI	38
16	OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH ...	38
17	OCENA CZYNNIKÓW I NIETYPOWYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE	38
18	ZMIANY W PODSTAWOWYCH ZASADACH ZARZĄDZANIA PRZEDSIĘBIORSTWEM EMITENTA I JEGO GRUPĄ KAPITAŁOWĄ	39
19	WSZELKIE UMOWY ZAWARTE MIĘDZY EMITENTEM A OSOBAMI ZARZĄDZAJĄCYMI	39
20	WARTOŚĆ WYNAGRODZEŃ, NAGRÓD I KORZYŚCI ZARZĄDU I RADY NADZORCZEJ	39
21	INFORMACJE O WSZELKICH ZOBOWIĄZANIACH WYNIKAJĄCYCH ZE ŚWIADCZEŃ DLA BYŁYCH OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH ALBO BYŁYCH CZŁONKÓW ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH	40
22	AKCJE EMITENTA I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH BĘDĄCE W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH	40
23	INFORMACJE O UMOWACH MOGĄCYCH W PRZYSZŁOŚCI SPOWODOWAĆ ZMIANY W STRUKTURZE KAPITAŁU AKCYJNEGO	41
24	INFORMACJE O SYSTEMIE KONTROLI PROGRAMÓW AKCJI PRACOWNICZYCH	41
25	INFORMACJE O FIRMIE AUDYTORSKIEJ	41

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 została 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

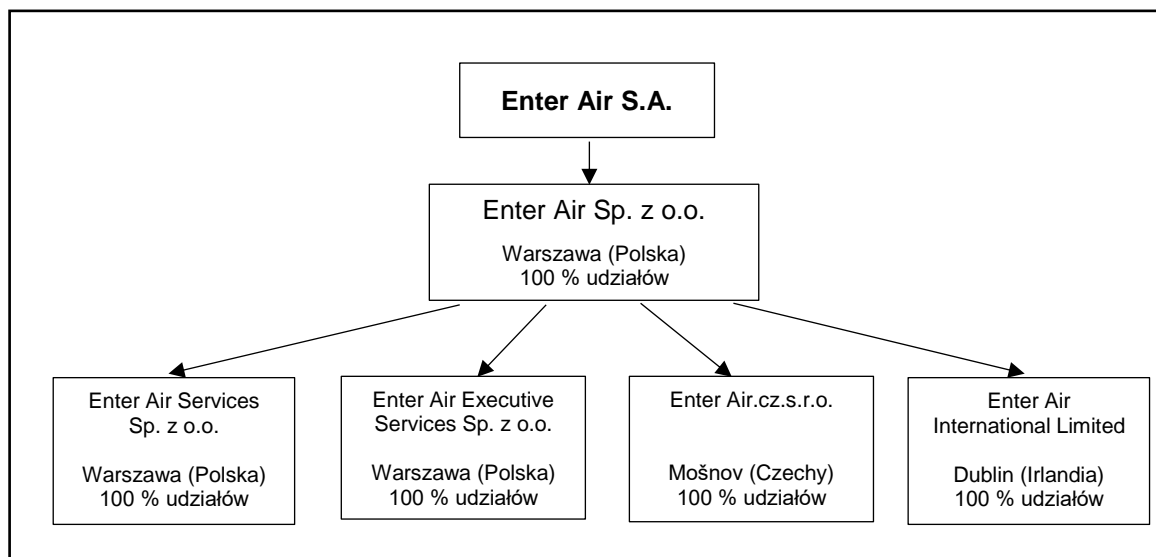
Skład Rady Nadzorczej:

Ewa Kubrak	od 17.12.2014
Piotr Przedwojewski	od 17.12.2014
Joanna Braulińska-Wójcik	od 13.05.2015
Tomasz Brukszo	od 13.05.2015
Patrycja Koźbiał	od 10.06.2015
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

Poniżej przedstawiono graficzną strukturę Grupy Kapitałowej emitenta z uwzględnieniem posiadanych udziałów:



Skonsolidowane sprawozdanie finansowe obejmuje wszystkie wymienione wyżej podmioty.

Zgodnie ze statutem Spółki dominującym przedmiotem działalności Spółki jest między innymi:

- pozostałe doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania;
- pozostała finansowa działalność usługowa, gdzie indziej niesklasyfikowana, z wyłączeniem ubezpieczeń i funduszy emerytalnych.

Przedmiotem działalności Enter Air sp. z o.o. jest obsługa rynku krajowego i rynków zagranicznych w zakresie usług międzynarodowego czarteru lotniczego.

Spółki zależne: Enter Air Services Sp. z o.o. i Enter Air Executive Services Sp. z o.o. prowadzą działalność wspierającą na rzecz Enter Air sp. z o.o. w poszczególnych segmentach działalności:

- Spółka Enter Air Services Sp. z o.o. prowadzi działalność wspierającą w zakresie obsługi sprzedaży pokładowej na pokładach samolotów Enter Air sp. z o.o. oraz zatrudnianie członków personelu kokpitowego i pokładowego wykonującego operacje lotnicze dla ww. przewoźnika.
- Spółka Enter Air Executive Services Sp. z o.o. wspiera Spółkę nadrzędną w zakresie przewozu załóg i dowozu części zamiennych do samolotów oraz mechaników w przypadku problemów technicznych poza głównymi bazami, posiadany przez nią samolotem dyspozycyjnym.

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

W 2018 roku miały miejsce zdarzenia, w wyniku których jednostką dominującą dla Spółki Enter Air S.A. stała się spółka ENT Investments Ltd. W roku 2018 nie miały miejsca połączenia jednostek, przejęcia, sprzedaże jednostek Grupy Kapitałowej czy też inwestycje długoterminowych. W Grupie nie dokonywano również podziału, restrukturyzacji i zaniechania działalności.

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 zaprezentowane poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w sprawozdaniu finansowym Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia 2018 do 31 grudnia 2018 wraz z danymi porównywalnymi za poprzedzający rok obrotowy.

2.1 Ocena działalności Grupy

Sprawozdanie Zarządu z działalności Grupy należy czytać łącznie ze skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym za rok 2018.

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. generowane są głównie z tytułu świadczenia usług przewozów lotniczych na rynku czarterowym. Przychody z tego tytułu stanowiły w 2018 roku 97 % wszystkich przychodów uzyskanych przez Grupę. Pozostałą część przychodów stanowią zyski z tytułu sprzedaży towarów.

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	44.257
Przychody ze sprzedaży usług	1.251.885
	<u>1.296.142</u>

Przychody netto ze sprzedaży w 2018 roku wyniosły łącznie 1.296.142 tys. zł, co oznacza wzrost o 36% (341.214 tys. zł) w porównaniu z kwotą 954.928 tys. zł za rok 2017. Wzrost przychodów w 2018 w porównaniu do 2017 roku związany był z istotnym wzrostem wykonywanych operacji.

Analizując poziom przychodów ze sprzedaży należy brać pod uwagę zmienność kursów walut oraz ceny paliwa lotniczego. W 2018 roku średni kurs USD/PLN wynosił 3,61 podczas gdy w analogicznym okresie roku 2017 kurs ten wynosił 3,70.

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

Informacje geograficzne

Enter Air jest przewoźnikiem mającym znaczny udział w przewozach czarterowych zarówno na rynku krajowym, jak też zagranicznym. Dzięki temu Grupa dywersyfikuje źródła przychodów, ograniczając jednocześnie ryzyko utraty dochodu w wyniku spadku popytu w jednym kraju. Tym samym Grupa rozróżnia przychody ze sprzedaży usług wg podziału klientów na krajowych i zagranicznych.

Zgodnie z tym podziałem przychody dzielą się następująco:

	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Krajowi	960.858
Zagraniczni	291.027
	<u>1.251.885</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).

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

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 roku 2018 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży w 2018 roku przekroczył 5%:

	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Touroperator 1	423.715
Touroperator 2	237.460
Touroperator 3	179.482
Touroperator 4	144.630
Touroperator 5	116.025
Pozostali	150.573
	<u>1.251.885</u>

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

2.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	40.349
Zużycie materiałów i energii	447.707
Usługi obce	562.497
Podatki i opłaty	1.920
Wynagrodzenia	28.252
Świadczenia na rzecz pracownika	3.241
Ubezpieczenia społeczne	4.670
Wyjazdy służbowe	4.621
Pozostałe koszty	31.956
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	35.971
Różnice kursowe	2.416
	<u>1.163.600</u>
Koszty sprzedaży	1.957
Koszty ogólnego zarządu	31 618
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	35.971
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	1.094.054
	<u>1.163.600</u>

Grupa amortyzację środków trwałych oraz wartości niematerialnych ujęła w całości w pozycji koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług. W 2018 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 1.163.600 tys. zł, co stanowiło wzrost o 30,6 % w stosunku do 2017 roku. Zmiana poziomu kosztów związana jest z dwoma istotnymi czynnikami. Podobnie jak w przypadku przychodów istotnym czynnikiem kształtującym koszty jest ilość wykonanych operacji, która znacznie wzrosła w omawianym okresie. Drugim jest kształtowanie się cen paliwa stanowiącego główny koszt funkcjonowania każdej linii lotniczej. Największy wzrost bo o 158.791 tys. zł odnotowano w pozycji zużycie materiałów i energii

wynikający z wspomnianych wcześniej dwóch czynników kształtujących koszty, czyli zwiększenie ilości operacji oraz wzrost cen paliw. Znaczący wzrost kosztów o 63.155 tys. zł w porównaniu do roku ubiegłego odnotowano w pozycji usług obcych, zmiana spowodowana jest wzrostem ilości operacji i wykonanych fotelokilometrów. Kolejną grupą kosztów, w której odnotowano istotny wzrost były pozostałe koszty. Wzrost ten wyniósł 20.816 tys. zł co stanowiło niemal dwukrotny wzrost kosztów w porównaniu z 2017 rokiem. Wzrost ten był spowodowany przede wszystkim istotnym wzrostem odpowiadających im przychodów ze sprzedaży pokładowej. W związku z nowymi samolotami przyjętymi w leasing finansowy oraz ze zmianą szacunków wartości rezydualnej posiadanych samolotów istotnej zmianie uległ koszt amortyzacji, który zwiększył się o 13.865 tys. zł.

W 2018 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 166.117 tys. zł i był o 86,6 % (77.114 tys. zł) wyższy niż w 2017 roku, w którym z kolei wyniósł 89.003 tys. zł. Czynnikiem wpływającym na wzrost zysku brutto ze sprzedaży w 2018 roku było zwiększenie skali działalności Grupy.

2.1.3. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	134
Zwrot VAT zagranica	-
Inne	710
	<u>844</u>
	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Koszty napraw	234
Pozostałe koszty	156
	<u>390</u>
Odpis na szacowane straty kredytowe	14 092
	<u>14.092</u>

W roku 2018 zaobserwowano spadek pozostałych przychodów operacyjnych z poziomu 956 tys. zł w 2017 roku do 844 tys. zł (spadek o 11.7%).

W działalności operacyjnej odnotowano znaczący wzrost pozostałych kosztów operacyjnych. W roku 2018 wynosiły one łącznie 14.482 tys. zł podczas gdy rok wcześniej 1.466 tys. zł. Koszty te są efektem utworzenia odpisu na szacowane straty kredytowe dotyczącego należności przeterminowanych powyżej 12 miesięcy oraz na jedną należność sporną.

Zysk na działalności operacyjnej za 2018 rok wyniósł 118.904 tys. zł stanowiąc wzrost o 86,9% (55.292 tys. zł) względem 63.612 tys. zł w 2017 roku. Do wzrostu zysku na działalności operacyjnej w 2018 roku przyczynił się wzrost skali działalności Grupy.

2.1.4. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe w 2018 roku wyniosły 361 tys. zł i były o 21.222 tys. zł niższe niż w roku poprzednim, w którym wyniosły 21.583 tys. zł. Istotny spadek przychodów finansowych w 2018 roku spowodowany był niekorzystnym kształtowaniem się kursów walutowych USD i EUR w trakcie i na koniec 2018 roku w porównaniu do roku 2017. Wzrost kursów walutowych spowodował wystąpienie ujemnych różnic kursowych związanych ze wzrostem wartości zobowiązań spółki denominowanych w walutach obcych.

Przychody finansowe:	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych	251
Różnice kursowe	-
Pozostałe przychody finansowe	110
	<u>361</u>
Koszty finansowe:	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Koszty odsetek od:	
<i>Kredytów bankowych</i>	846
<i>Leasingów finansowych</i>	13.219
<i>Inne</i>	42
Różnice kursowe	16.775
Provizje od kredytów	373
Pozostałe koszty finansowe	3 441
	<u>34.696</u>
Ogółem koszty finansowe netto	<u>(34.335)</u>

Koszty finansowe w 2018 roku osiągnęły poziom 34.696 tys. zł i były wyraźnie wyższe niż w 2017 roku, w którym wyniosły 12.203 tys. zł. Ponad dwukrotny wzrost kosztów finansowych był spowodowany wyżej wspomnianym ujemnym wpływem netto ujemnych różnic kursowych w kwocie 16.775 tys. zł oraz wzrostem kosztów z tytułu kosztów leasingów finansowych, które wynosiły 13.219 tys. zł (wzrost o 30 % w stosunku do roku ubiegłego w którym to wynosiły one 10.203 tys. zł).

Zysk netto w roku 2018 cechował się dodatnią dynamiką wzrostu. W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2018 roku zysk netto wygenerowany przez Grupę wyniósł 66.251 tys. zł i był o 7.861 tys. zł (13,5%) wyższy niż w analogicznym okresie zakończonym 31 grudnia 2017 roku, w którym wyniósł 58.390 tys. zł. Czynnikiem decydującym o wzroście netto były rosnące przychody netto ze sprzedaży z uwagi na wzrost skali działalności Grupy.

2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 31 grudnia 2018 roku.

Stan na dzień
31.12.2018
000' PLN

Aktywa trwałe	
Rzeczowe aktywa trwałe	827.522
Wartości niematerialne i prawne	249
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	26.964
Należności pozostałe	129.491
Razem Aktywa trwałe	984.226
Aktywa obrotowe	
Zapasy	4.932
Należności handlowe oraz pozostałe	73.183
Bieżące aktywa podatkowe	5.792
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	100.414
Rozliczenia międzyokresowe	24.754
Razem Aktywa obrotowe	209.075
Aktywa klasyfikowane jako przeznaczone do zbycia	-
Aktywa razem	1.193.301

W roku 2018 suma aktywów Grupy wyniosła 1.193.301 tys. zł (wzrost o 39 % wobec stanu na koniec 2017 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 2018 roku wynosił 84% (odpowiednio: 76% na koniec 2017 roku), natomiast należności długoterminowych 13% (odpowiednio 21% na koniec 2017 roku).

W 2018 roku Grupa odnotowała istotny wzrost rzeczowych aktywów trwałych. Na koniec 2018 roku ich wartość osiągnęła poziom 827.522 tys. zł (wzrost o 56,5% względem stanu z 31 grudnia 2017 roku). Wzrost rzeczowych aktywów trwałych spowodowany był głównie przyjęciem w leasing finansowy trzech samolotów Boeing 737-800 (w tym jednego 737 MAX).

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe oraz środki pieniężne i ich ekwiwalenty. Udział należności handlowych w strukturze aktywów obrotowych na 31 grudnia 2018 roku wyniósł 35% (40% w roku poprzednim), natomiast środków pieniężnych i ich ekwiwalentów 48% (36,7% w roku poprzednim). Istotny udział w strukturze aktywów obrotowych miały także rozliczenia międzyokresowe, które stanowiły 12% aktywów bieżących Grupy (20% w roku poprzednim).

Wartość aktywów obrotowych w 2018 roku zanotowała wzrost o 48.792 tys. zł. Na dzień 31 grudnia 2018 roku wartość aktywów obrotowych wyniosła 209.075 tys. zł. 30% wzrost względem stanu na koniec 2017 roku był spowodowany istotnym zwiększeniem należności handlowych oraz środków pieniężnych.

Rozliczenia międzyokresowe spadły do 24.754 tys. zł na koniec analizowanego okresu, co stanowi spadek o 25 % w porównaniu do roku poprzedniego.

2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 31 grudnia 2018 roku.

	Stan na dzień
	31.12.2018
	000' PLN
Kapitał własny	
Kapitał podstawowy	17.544
Kapitał zapasowy	277.140
Rozliczenie połączenia	(38.655)
Zyski zatrzymane	(3.932)
Wynik okresu	66.251
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	(1)
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	318.347
Udziały niekontrolujące	-
Razem kapitały własne	318.347
Zobowiązanie długoterminowe	
Pożyczki i kredyty bankowe	1.800
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	49.582
Rezerwy długoterminowe	1.669
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	488.461
Rozliczenia międzyokresowe	59.002
Razem Zobowiązanie długoterminowe	600.514
Zobowiązania krótkoterminowe	
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	128.873
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	3.920
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	61.331
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	21.081
Rezerwy krótkoterminowe	6.026
Rozliczenia międzyokresowe	18.082
Zobowiązania do wykonania świadczenia	35.127
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	274.440
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi klasyfikowanymi jako przeznaczone do zbycia	-
Pasywa razem	1.193.301

Struktura źródeł finansowania Grupy w analizowanym okresie nie uległa istotnej zmianie w porównaniu z rokiem poprzednim. Udział kapitałów własnych ogółem w sumie pasywów na koniec 2018 roku wyniósł 26,6% wobec 30,5% na koniec 2017 roku natomiast udział zobowiązań i rezerw na zobowiązania wyniósł 73,4% wobec 69,5% na koniec poprzedniego roku.

W trakcie 2018 roku wartość kapitałów własnych wzrosła o 56.422 tys. zł w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec grudnia 2018 roku kapitały własne Grupy wynosiły 318.347 tys. zł, wobec 261.925 tys. zł na dzień 31 grudnia 2017. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 21,1% w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 277.140 tys. zł. Na koniec grudnia 2017 roku wartość kapitału zapasowego wynosiła 228.750 tys. zł. Znaczącą rolę w strukturze kapitałów własnych stanowi także wynik z bieżącego okresu w wysokości 66.251 tys. zł, który stanowi 20,8% kapitałów własnych. Wartość zysków zatrzymanych jest ujemna i wynosi -3.932 tys. zł (odpowiednio: -4.102 tys. zł na koniec 2017 roku).

W strukturze zobowiązań nie wystąpiły istotne zmiany. Udział zobowiązań długoterminowych wyniósł 50% w sumie pasywów (48% w roku poprzednim). Zobowiązania długoterminowe stanowiły na dzień 31 grudnia 2018 68% zobowiązań ogółem i wyniosły 600.514 tys. zł (odpowiednio: 69% i 413.072 tys. zł na koniec roku poprzedniego). Wzrost zobowiązań długoterminowych związany był głównie pozyskaniem w leasing finansowy trzech nowych samolotów. Wartość zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu wzrosła z 312.289 tys. zł do 488.461 tys. zł.

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły istotnie w 2018 roku o 91.956 tys. zł (50%) by na 31 grudnia 2018 roku osiągnąć poziom 274.440 tys. zł (odpowiednio: 182.484 tys. zł na koniec roku poprzedniego). Najistotniejszą zmianą był wzrost zobowiązań handlowych z 89.392 tys. zł do 128.873 tys. zł na koniec 2018 roku. Wzrost ten wynika ze wzrostu skali działalności w 2018 roku. W 2018 roku nastąpił dalszy

wzrost finansowania zewnętrznego w postaci leasingu finansowego i krótkoterminowych kredytów. Wzrosły one odpowiednio: o 14.977 tys. zł i 17.785 tys. zł.

2.3 Ważniejsze zdarzenia mające znaczący wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej emitenta w roku obrotowym lub których wpływ jest możliwy w następnych latach

Grupa nie jest narażona na poważne negatywne skutki związane z poszczególnymi rynkami dzięki swojej szerokiej dywersyfikacji geograficznej. Grupa ma w swojej ofercie szeroki wachlarz alternatywnych destynacji dlatego też spadek popytu na przewozy do wybranych krajów zagrożonych terroryzmem lub zawirowaniami politycznymi nie przekłada się bezpośrednio na spadek popytu na usługi świadczone przez Grupę. Elastyczny model biznesowy i operacyjny pozwala zakładać, że tak jak w poprzednich latach Grupa nie będzie narażona na zawirowania na rynkach turystycznych w takim stopniu jak na przykład linie regularne.

Grupa ma model biznesowy, w którym ceny surowców mają dużo mniejszy wpływ na wyniki finansowe niż w modelach linii tradycyjnych. Cena ropy praktycznie ma jedynie wpływ na mniejszy lub większy wolumen obrotów spółki. Grupa oczekuje stopniowego wzrostu cen ropy na światowych rynkach, a stosowany model zabezpieczenia powinien nadal być skuteczny.

W 2016 roku Wielka Brytania zdecydowała o wyjściu z Unii Europejskiej. Ze względu na niepewność co do skutków dla rynku przewozów lotniczych, Grupa stara się utrzymywać poziom zaangażowania na rynku brytyjskim na ograniczonym poziomie.

Na początku 2017 swoje plany wejścia na rynek czarterowy w Polsce ogłosił RyanAir tworząc spółkę RyanAir Sun. Rozpoczęcie działalności przewozowej nowej firmy miało miejsce w czerwcu 2018 roku, jednakże jej udział w rynku jest niewielki.

W 2018 roku ze względu na problemy finansowe związane z przyjętą polityką cenową oraz ze względu na niedostosowaną strukturę floty, z polskiego rynku przewozów czarterowych wycofał się jeden z większych podmiotów, linie lotnicze Small Planet.

2.3.1 Wzrost liczby podróży samolotem wśród Polaków

Według danych zaprezentowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych do 2020 roku będzie rosła średniorocznie o 6,2%, natomiast między 2020, a 2030 rokiem średnioroczny wzrost wyniesie 4,5%. Mobilność Polaków jest według Eurostatu kilkakrotnie niższa od średnich europejskich. Należy oczekiwać, że wraz ze wzrostem zamożności Polaków, wskaźnik mobilności będzie doganiał standardy europejskie. ULC prognozuje, iż do roku 2030 ruch lotniczy w Polsce podwoi się. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w ciągu 3 kwartałów 2018 roku 35.457 tys. pasażerów, notując wzrost w stosunku do 3 kwartałów roku 2017 wynoszący o 15,7%.

2.3.2 Oczekiwany dalszy rozwój europejskiego rynku usług turystycznych

Podstawowa działalność Grupy w znaczącej mierze oparta jest na koniunkturze na europejskim rynku usług turystycznych. Najsilniejszym czynnikiem determinującym aktywność turystyczną gospodarstw domowych w Europie jest poziom ich dochodów, a zatem wraz z dalszym rozwojem gospodarczym w EU oczekuje się wzrostu aktywności turystycznej i zwiększenia popytu na usługi Grupy.

W grudniu 2018 roku Grupa odebrała 1 nowy samolot Boeing 737-8 MAX, drugi natomiast został odebrany w styczniu 2019 roku. W ramach tej samej umowy z producentem, do roku 2024 Grupa zamierza nabyć łącznie jeszcze 4 nowe samoloty Boeing 737-8 MAX, których termin przyjęcia do użytkowania zaplanowany jest odpowiednio 4 kwartał 2020 roku (1 samolot), 1 kwartał 2021 roku (1 samolot) oraz 2 kwartał 2022 roku (2 samoloty).

Nowe samoloty mają zapewnić poprawę efektywności kosztowej oraz poprawę efektywności przychodowej, głównie dzięki oszczędniejszym silnikom oraz mniejszym nakładom czasu i środków na

obsługę techniczną. Spółka spodziewa się także, iż poprawa jakości oferowanego produktu umożliwi ekspansję na rynki takie jak Szwajcaria i Niemcy.

2.3.3 Zmiana stawek za uprawnienia do emisji CO2

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.

Grupa terminowo wywiązuje się ze swoich zobowiązań odnośnie opłat za emisje CO2 zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

3. CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W 2018 roku Grupa Enter Air zajmowała na rynku polskim pozycję lidera przewozów czarterowych. Aktywnie działała też na rynkach Zachodniej Europy takich jak Francja, Hiszpania, Skandynawia oraz Czechy i Izrael. 2018 rok był kolejnym rokiem wzrostu skali działalności oraz poprawy wyników Grupy w szczególności na rynku polskim.

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 Charakterystyka polityki w zakresie kierunków rozwoju grupy kapitałowej emitenta

W 2018 roku Grupa Enter Air posiadała największy udział w rynku przewozów czarterowych. Według danych ULC, w ciągu 3 kwartałów 2018 roku Spółka przewiozła 1.172.997 pasażerów (23,9% udział w rynku przewozów czarterowych).

W 2018 roku polscy klienci najczęściej wybierali Egipt – 18,94% udziału w rynku, drugim turystycznym kierunkiem jest Turcja – 17,73%, na trzecim miejscu Hiszpania – 14,83%, a na czwartym Grecja z udziałem 13,04%. Powyższe dane potwierdzają przewidywania Grupy odnośnie atrakcyjności kierunków i pokrywają się udziałem destynacji w portfolio Grupy. Przewoźnik był także bardzo aktywny na rynkach Europy Zachodniej takich jak Francja, Hiszpania, Włochy, Skandynawia oraz w Czechach i Izraelu.

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2018 roku (3 kwartały) odpowiadali łącznie za prawie 70% rynku. Obok Enter Air są jeszcze dwa podmioty zagraniczne, które działają w oparciu o podobny model biznesowy, przy czym Grupa w ocenie Zarządu wyróżnia się na ich tle m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Spółka zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. 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.

Istotnym czynnikiem dla rozwoju było także wprowadzenie w grudniu 2015 roku Grupy 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.

3.2 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 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.

W 2017 roku Grupa rozpoczęła certyfikację własnej obsługi technicznej samolotów. Certyfikat został wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w marcu 2018. Grupa ma nadzieję na znaczne oszczędności w kosztach obsługi technicznej, zwiększając w ten sposób także obroty w Grupie. Dzięki temu prognozujemy się znaczne oszczędności w kosztach obsługi technicznej.

3.3 Ryzyka związane z działalnością Grupy i z otoczeniem rynkowym

3.3.1 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.

3.3.2 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.

3.3.3 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, Sycylia, Chorwacja, itp.

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.

3.3.4 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.

3.3.5 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 2017 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz

biur podróży, to: (i) Enter Air (34% udziału w rynku); (ii) Small Planet (27,3%, upadłość w 2018 roku); (iii) Travel Service (23,7%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługują prawie 85,1% rynku. Pozostałe 14,9% rynku jest obsługiwane przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym Corendon Airlines, Tui Airlines, LOT Polish Airlines czy Bulgarian Air Charter. 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 kontrakcja 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.

3.3.6 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.

3.3.7 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.

3.3.8 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.

3.3.9 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 wewnątrzwspólnotowego, 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 2018 roku odsetek wszystkich rejsów poważnie opóźnionych (bez względu na przyczynę) był poniżej 1%.

3.3.10 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.

W 2018 roku zdecydowana większość przychodów i kosztów była denominowana w walutach obcych.

3.3.11 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.

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

3.4 Otoczenie rynkowe

3.4.1 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.

3.4.2 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 ciągu 3 kwartałów 2018 roku 35.457 tys. pasażerów, notując wzrost w stosunku do 3 kwartałów roku 2017 wynoszący o 15,7%. Zgodnie z prognozami Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaprezentowanymi w kwietniu 2012 roku, w latach 2014-2030 liczba ta będzie wzrastać średniorocznie o 5,1% i w 2030 roku przekroczy wyniesie 60 mln pasażerów. Enter Air posiada bazy operacyjne strategicznie rozmieszczone w największych polskich portach, co pozwala mu na obsłużenie całej Polski.

3.4.3 Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce

Podobnie jak w latach poprzednich, największy udział w polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2018 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2018 roku linie Enter Air należały do czołówki 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 2018 roku (3 kwartały) w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Polskich Linii Lotniczych LOT, Wizz Air, Lufthansy oraz Enter Air.

3.4.4 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 przewozów w polskich portach lotniczych w trzecim kwartale 2018 roku”, istotną część ruchu lotniczego przypada na miesiące sezonu letniego (od czerwca do października). Spółka dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

3.4.5 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.

3.5 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 3 kwartałów 2018 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły 4,9 miliona 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.

3.5.1 Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest jednym z czołowych podmiotów na rynku lotów czarterowych w Polsce. Według danych ULC, w ciągu 3 kwartałów 2018 roku Grupa przewiozła 1.172.997 pasażerów (23,9% udział w rynku przewozów czarterowych).

3.5.2 Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2018 roku (3 kwartały) odpowiadali łącznie za prawie 70% rynku. Obok Enter Air są jeszcze dwa podmioty zagraniczne, które działają w oparciu o podobny model biznesowy, przy czym w ocenie Zarządu wyróżnia się na ich tle m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. 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.

3.6 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. OŚWIADCZENIE O STOSOWANIU ŁADU KORPORACYJNEGO

4.1. Opis głównych cech stosowanych w przedsiębiorstwie Spółki systemów kontroli wewnętrznej i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do procesu sporządzania sprawozdań finansowych i skonsolidowanych sprawozdań finansowych

Za sporządzanie sprawozdań finansowych, okresową sprawozdawczość finansową i zapewnienie informacji zarządczej odpowiedzialny jest Pion Finansowy z Dyrektorem Finansowym, nadzorowany przez Dyrektora Generalnego Spółki dominującej.

W procesie sporządzania sprawozdań finansowych Grupy, zarówno jednostkowych jak i skonsolidowanych podstawowym elementem kontroli wewnętrznej jest audyt sprawozdania finansowego przeprowadzany przez niezależną firmę audytorską. Wyboru firmy audytorskiej dokonuje Rada Nadzorcza Spółki dominującej.

Przed przekazaniem sprawozdań finansowych do niezależnej formy audytorskiej, ich weryfikacji pod kątem kompletności i prawidłowości ujęcia wszystkich zdarzeń gospodarczych, dokonuje Dyrektor Finansowy, który z ramienia Zarządu jest odpowiedzialny za proces sprawozdawczości finansowej.

Grupa sporządza sprawozdania finansowych zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami ogłoszonymi w formie rozporządzeń Komisji Europejskiej.

4.2. Zbiór zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega Grupa

W roku Spółka dominująca stosowała zasady ładu korporacyjnego zawarte w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW, ustalonych Uchwałą nr 26/1413/2015 Rady Nadzorczej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 13 października 2015 r.

Zbiór zasad jest publicznie dostępny na stronie internetowej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie w zakładce ładu korporacyjnego (<https://www.gpw.pl/dobre-praktyki>)

Enter Air S.A. nie stosuje innych dobrych praktyk w zakresie ładu korporacyjnego w zakresie wykraczającym poza wymogi prawa krajowego oraz wymogi Dobrych Praktyk Spółek Notowanych na GPW 2016.

Emitent odstąpił od następujących zasad (oznaczonych literą „Z”) i rekomendacji (oznaczonych literą „R”) ładu korporacyjnego zawartych w Dobrych Praktykach Spółek Notowanych na GPW, ustalonych Uchwałą nr 26/1413/2015 Rady Nadzorczej Giełdy Papierów Wartościowych w Warszawie S.A. z dnia 13 października 2015 r.:

- I.Z.1.15. informację zawierającą opis stosowanej przez spółkę polityki różnorodności w odniesieniu do władz spółki oraz jej kluczowych menedżerów; opis powinien uwzględniać takie elementy polityki różnorodności, jak płeć, kierunek wykształcenia, wiek, doświadczenie zawodowe, a także wskazywać cele stosowanej polityki różnorodności i sposób jej realizacji w danym okresie sprawozdawczym; jeżeli spółka nie opracowała i nie realizuje polityki różnorodności, zamieszcza na swojej stronie internetowej wyjaśnienie takiej decyzji.

Komentarz:

Emitent nie posiada szczegółowych wytycznych i regulacji w zakresie polityki różnorodności, jednak emitent dobierając osoby mające pełnić funkcje w Zarządzie, Radzie Nadzorczej oraz kluczowych menedżerów, bierze pod uwagę przede wszystkim ich kompetencje, wiedzę i doświadczenie oraz kwalifikacje branżowe, nie kierując się przy tym kryteriami niedozwolonymi, w szczególności kryterium płci czy wieku. Powyższe ma na celu jak najlepsze dopasowanie kadry menedżerskiej do potrzeb emitenta oraz najbardziej efektywne spełnianie zadań przed nimi stawianych. Emitent przestrzega obowiązujących przepisów prawa w zakresie niedyskryminacji oraz równego traktowania. Zgodnie z przyjętymi w Grupie zasadami, funkcje członków Zarządu powierzone są akcjonariuszom założycielom Enter Air sp. z o.o., będącymi jednocześnie twórcami modelu biznesowego, pozycji i wartości Grupy. Emitent zapewnia zrównoważony udział kobiet i mężczyzn w Radzie Nadzorczej.

- I.Z.1.16. informację na temat planowanej transmisji obrad walnego zgromadzenia - nie później niż w terminie 7 dni przed datą walnego zgromadzenia,

Komentarz:

W związku z tym, iż emitent nie przewiduje możliwości rejestrowania przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia, nie przewiduje także umieszczania na stronie internetowej informacji o planowanej transmisji obrad Walnego Zgromadzenia. Emitent będzie jednak rejestrować przebieg obrad Walnego Zgromadzenia w formie zapisu audio oraz udostępniać, po odbyciu Walnego Zgromadzenia, na swojej stronie internetowej taki zapis przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia.

- I.Z.2. Spółka, której akcje zakwalifikowane są do indeksów giełdowych WIG20 lub mWIG40, zapewnia dostępność swojej strony internetowej również w języku angielskim, przynajmniej w zakresie wskazanym w zasadzie I.Z.1. Niniejszą zasadę powinny stosować również spółki spoza powyższych indeksów, jeżeli przemawia za tym struktura ich akcjonariatu lub charakter i zakres prowadzonej działalności.

Komentarz:

Emitent zamierza jedynie częściowo wdrożyć powyższą zasadę i prowadzić stronę internetową w języku angielskim, z wyłączeniem tłumaczenia raportów bieżących i okresowych. W ocenie Emitenta stosowanie częściowo powyższej zasady nie wpłynie negatywnie na komunikację z inwestorami ani na realne pogorszenie praw akcjonariuszy. Ponadto, nie przemawia za tym struktura akcjonariatu. Jednocześnie wprowadzenie powyższej zasady spowoduje dla emitenta znaczące obciążenia organizacyjne i finansowe.

- IV.R.2. Jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na strukturę akcjonariatu lub zgłaszane spółce oczekiwania akcjonariuszy, o ile spółka jest w stanie zapewnić infrastrukturę techniczną niezbędną dla sprawnego przeprowadzenia walnego zgromadzenia przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, powinna umożliwić akcjonariuszom udział w walnym zgromadzeniu przy

wykorzystaniu takich środków, w szczególności poprzez: 1) transmisję obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym, 2) dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad Walnego Zgromadzenia, przebywając w miejscu innym niż miejsce obrad Walnego Zgromadzenia, 3) wykonywanie, osobiście lub przez pełnomocnika, prawa głosu w toku Walnego Zgromadzenia

Komentarz:

Rekomendacja nie jest stosowana. Emitent nie przewiduje możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu komunikacji elektronicznej, gdyż wiąże się to ze znaczącymi trudnościami technicznymi oraz obciążeniami finansowymi, a przy obecnej strukturze akcjonariatu nie wydaje się uzasadnione. Zastosowanie się do rekomendacji w obecnej sytuacji stwarzałoby ryzyka związane z możliwymi przerwami w dwustronnej komunikacji, brakiem transmisji obrazu i dźwięku lub innymi problemami technicznymi, co stwarzałoby ryzyko zaskarżenia uchwał Walnego Zgromadzenia.

- IV.Z.2. Jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na strukturę akcjonariatu spółki, spółka zapewnia powszechnie dostępną transmisję obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym.

Komentarz:

Emitent nie przewiduje możliwości rejestrowania i transmitowania przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym. Spółka będzie jednak rejestrować przebieg obrad Walnego Zgromadzenia w formie zapisu audio oraz udostępniać, po odbyciu Walnego Zgromadzenia, na swojej stronie internetowej taki zapis przebiegu obrad Walnego Zgromadzenia.

- V.Z.6. Spółka określa w regulacjach wewnętrznych kryteria i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów, a także zasady postępowania w obliczu konfliktu interesów lub możliwości jego zaistnienia. Regulacje wewnętrzne spółki uwzględniają między innymi sposoby zapobiegania, identyfikacji i rozwiązywania konfliktów interesów, a także zasady wyłączenia członka zarządu lub rady nadzorczej od udziału w rozpatrywaniu sprawy objętej lub zagrożonej konfliktem interesów.

Komentarz:

Emitent, ze względu na swój rozmiar, nie wprowadza szczegółowych regulacji wewnętrznych w sprawie kryteriów i okoliczności, w których może dojść w spółce do konfliktu interesów. Emitent przestrzega bezwzględnie obowiązujących regulacji prawa, w tym przepisów kodeksu spółek handlowych, dotyczących sprzeczności interesów, a zapisy zawarte w dokumentach korporacyjnych dotyczące unikania konfliktu interesów, w tym w szczególności obowiązku wstrzymywania się od głosu w razie występowania konfliktu interesów oraz kompetencje Rady Nadzorczej do wyrażania zgody na transakcje z podmiotami powiązаныmi są wystarczającymi środkami zapewniającymi zapobieganie konfliktom interesów.

Raportem bieżącym nr EBI 1/2016 z dnia 28 stycznia 2016 r. Spółka dominująca przekazała do wiadomości publicznej raport dotyczący niestosowania zasad szczegółowych zawartych w zbiorze "Dobre Praktyki Spółek Notowanych na GPW 2016".

4.3 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

W 2018 roku miały miejsce następujące zdarzenia, w wyniku których spółka ENT Investments, której podmiotem dominującym jest Pan Marcin Kubrak, stała się uprawniona do 9.206.087 (dziewięć milionów dwieście sześć tysięcy osiemdziesiąt siedem) akcji:

- a) W dniu 17 grudnia 2018 Grzegorz Wojciech Polaniecki zbył 2.314.939 (dwa miliony trzysta czternaście tysięcy dziewięćset trzydzieści dziewięć) zdematerializowanych akcji w Spółce w drodze wniesienia akcji Spółki do spółki ENT Investments Ltd. z siedzibą na Malcie (B2, Industry Street, Qomi 3000 Malta, zarejestrowanej pod numerem C 86312) (zwanej dalej „ENT

Investments”), stanowiących ok. 13,20 % kapitału zakładowego Spółki i ok. 13,20% głosów w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki.

- b) W dniu 17 grudnia 2018 Marcin Andrzej Kubrak zbył 6.891.148 (sześć milionów osiemset dziewięćdziesiąt jeden tysięcy sto czterdzieści osiem) zdematerializowanych akcji w Spółce w drodze wniesienia akcji Spółki do spółki ENT Investments stanowiących ok. 39,28 % kapitału zakładowego Spółki i ok. 39,28 % głosów w ogólnej liczbie głosów na walnym zgromadzeniu Spółki.

Akcjonariusze Enter Air S.A. posiadający bezpośrednio lub pośrednio poprzez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu:

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
ENT Investments Ltd	9.206.087	52,48%
Fundusze zarządzane przez Nationale-Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A.:		
- Nationale-Nederlanden Otwarty Fundusz Emerytalny	1.812.000	10,76%
- Nationale-Nederlanden Dobrowolny Fundusz Emerytalny		
Fundusze zarządzane przez Investors Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A.	1.522.000	8,68%
OFE Generali	1.779.601	10,14%

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

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

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

Spółka dominująca nie posiada również informacji by w okresie następującym po okresie sprawozdawczym, do dnia publikacji niniejszego raportu nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji przez akcjonariuszy posiadających co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu Spółki.

4.4. Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień

Wszystkie wyemitowane przez podmiot dominujący akcje są akcjami zwykłymi bez żadnego uprzywilejowania co do uczestnictwa w podziale zysku. Nie istnieje jakiegokolwiek zróżnicowanie akcji w

zakresie związanych z nimi praw. Nie istnieją szczególne przywileje i ograniczenia związane z istniejącymi akcjami. Prawa i obowiązki związane z akcjami są określone przepisami Kodeksu spółek handlowych oraz innymi przepisami prawa.

Na każdą akcję przypada 1 (jeden) głos na Walnym Zgromadzeniu.

4.5. Wskazanie wszelkich ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu, takich jak ograniczenie wykonywania prawa głosu przez posiadaczy określonej części lub liczby głosów, ograniczenia czasowe dotyczące wykonywania prawa głosu lub zapisy, zgodnie z którymi, przy współpracy spółki, prawa kapitałowe związane z papierami wartościowymi są oddzielone od posiadania papierów wartościowych

Statut Spółki nie przewiduje żadnych ograniczeń odnośnie do wykonywania prawa głosu z akcji.

4.6. Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych Spółki

Zgodnie ze Statutem Spółki akcje Spółki są zbywalne. Statut Spółki nie przewiduje żadnych ograniczeń odnośnie przenoszalności akcji.

Przenoszenie prawa własności papierów wartościowych emitenta przez osoby pełniące obowiązki zarządcze, do których zalicza się w szczególności członków Zarządu oraz Rady Nadzorczej, podlega ograniczeniom przewidzianym w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 537/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie nadużyć na rynku (rozporządzenie w sprawie nadużyć na rynku) oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.) (Rozporządzenie MAR).

Ograniczenia mają na celu zapobieganie wykorzystywaniu informacji poufnych oraz manipulacji na rynku i obejmują zakaz dokonywania przez osoby pełniące obowiązki zarządcze u emitenta transakcji na swój rachunek ani na rachunek strony trzeciej, bezpośrednio lub pośrednio, dotyczących akcji lub instrumentów dłużnych emitenta, lub instrumentów pochodnych lub innych związanych z nimi instrumentów finansowych, przez okres zamknięty 30 dni kalendarzowych przed ogłoszeniem śródrocznego raportu finansowego lub sprawozdania na koniec roku rozliczeniowego (art. 19 ust. 11 Rozporządzenia MAR).

4.7. Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji

Zgodnie ze Statutem Zarząd Spółki składa się co najmniej z jednego członka.

Członków Zarządu, w tym Prezesa Zarządu na okres wspólnej kadencji powołuje i odwołuje Rada Nadzorcza. Rada Nadzorcza może odwołać poszczególnych lub wszystkich członków Zarządu przed upływem kadencji.

Kadencja członków Zarządu wynosi pięć lat. Członkowie Zarządu są powoływani na wspólną kadencję. Wszyscy członkowie Zarządu są zobowiązani i uprawnieni do wspólnego prowadzenia spraw Spółki. Każdy członek Zarządu ma prawo i obowiązek prowadzenia bez uprzedniej uchwały Zarządu sprawy Spółki nie przekraczające zakresu zwykłych czynności i należące do zakresu jego kompetencji, chyba że przed załatwieniem takiej sprawy choćby jeden z pozostałych członków Zarządu sprzeciwi się jej przeprowadzeniu. W takim przypadku wymagane jest podjęcie uchwały Zarządu.

Członek Zarządu jest obowiązany poinformować Zarząd oraz Radę Nadzorczą o powstaniu sytuacji, w której mógłby wystąpić lub wystąpił konflikt interesów oraz powstrzymać się od zabierania głosu w dyskusji oraz od głosowania nad uchwałą w sprawie, w której zaistniał konflikt interesów. Zarządowi nie przysługuje prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji.

4.8. Opis zasad zmiany statutu lub umowy Spółki

Zmiana Statutu Enter Air S.A. wymaga podjęcia uchwały przez Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy oraz zarejestrowania uchwalonej zmiany w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Zasady dotyczące większości głosów wymaganej do zmiany Statutu Spółki określają przepisy kodeksu Spółek handlowych. Co do zasady, uchwały dotyczące zmiany statutu zapada większością trzech czwartych głosów.

4.9. Sposób działania Walnego Zgromadzenia i jego zasadnicze uprawnienia oraz opis praw akcjonariuszy i sposobu ich wykonywania, w szczególności zasady wynikające z regulaminu Walnego Zgromadzenia, jeżeli taki regulamin został uchwalony, o ile informacje w tym zakresie nie wynikają wprost z przepisów prawa

Sposób działania Walnego Zgromadzenia określają w zasadniczej części przepisy kodeksu spółek handlowych.

W dniu 17 maja 2016 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie Enter Air S.A. uchwaliło nr 19 uchwaliło Regulamin Walnego Zgromadzenia Enter Air SA. Treść Regulaminu jest dostępna na stronie korporacyjnej Enter Air, zakładka relacje inwestorskie / kontakt/materiały (<http://ir.enterair.pl/wp-content/uploads/2015/06/Regulamin-WZA-Enter-Air-SA.pdf>).

Do kompetencji Walnego Zgromadzenia należą:

- a) rozpatrzenie i zatwierdzenie sprawozdania finansowego Spółki za ubiegły rok obrotowy oraz sprawozdania Zarządu z działalności Spółki;
- b) powzięcie uchwały o podziale zysku albo o pokryciu strat,
- c) udzielenie absolutorium członkom organów Spółki z wykonania obowiązków,
- d) podwyższenia lub obniżenie kapitału zakładowego,
- e) powołanie i odwołanie członków Rady Nadzorczej,
- f) zmiany Statutu i zmiana przedmiotu działalności Spółki,
- g) połączenie, przekształcenie oraz podział Spółki,
- h) rozwiązanie i likwidacja Spółki,
- i) postanowienie dotyczące roszczeń o naprawienie szkody wyrządzonej przy zawiązaniu Spółki lub sprawowaniu zarządu albo nadzoru,
- j) zmiana przedmiotu działalności gospodarczej,
- k) przesunięcie dnia dywidendy lub rozłożenie wypłaty dywidendy na raty,
- l) zbycie i wydzierżawienie przedsiębiorstwa Spółki lub jego zorganizowanej części oraz ustanowienie na nich ograniczonego prawa rzeczowego;
- m) emisja obligacji zamiennych oraz emisja warrantów subskrypcyjnych;
- n) tworzenie, użycie i likwidacja kapitałów rezerwowych;
- o) umorzenie akcji;
- p) oraz inne przewidziane w kodeksie spółek handlowych lub przekazane przez Zarząd i Radę Nadzorczą.

Nabycie i zbycie nieruchomości, użytkowania wieczystego, udziału we współwłasności nieruchomości lub udziału w prawie użytkowania wieczystego nie wymaga uchwały Walnego Zgromadzenia.

Walne Zgromadzenie zwołuje się przez ogłoszenie dokonywane na stronie internetowej emitenta oraz w sposób określony dla przekazywania informacji bieżących zgodnie z przepisami o ofercie publicznej i warunkach wprowadzania instrumentów finansowych do zorganizowanego systemu obrotu oraz o spółkach publicznych. Ogłoszenia dokonuje się co najmniej na dwadzieścia sześć dni przed terminem Walnego Zgromadzenia.

Ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia może zawierać informację o możliwości uczestniczenia przez akcjonariuszy w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. W przypadku ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia zawierającego taką informację, Spółka jest zobowiązana zapewnić akcjonariuszom możliwość uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. O udzieleniu lub odwołaniu pełnomocnictwa w

postaci elektronicznej akcjonariusz zawiadamia Spółkę za pośrednictwem adresu poczty elektronicznej: wza@enterair.pl, zgodnie z § 8 Regulaminu.

Wszyscy akcjonariusze mają prawo uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu osobiście lub przez pełnomocników.

Zgodnie z Regulaminem Walnego Zgromadzenia, Pełnomocnictwo do uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu Spółki oraz wykonywania prawa głosu wymaga udzielenia na piśmie lub w postaci elektronicznej. Udzielenie pełnomocnictwa w formie elektronicznej nie wymaga opatrzenia bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu.

4.10. Skład osobowy i zmiany, które w nim zaszły w ciągu ostatniego roku obrotowego oraz opis działania organów zarządzających, nadzorujących lub administrujących Spółki oraz ich komitetów

4.10.1 Zarząd Spółki

Skład Zarządu Enter Air S.A. w roku 2018 był niezmienny i składał się z następujących osób:

1. Pan Grzegorz Polaniecki
2. Pan Marcin Kubrak
3. Pan Mariusz Olechno
4. Pan Andrzej Kobielski

Zarząd prowadzi sprawy Spółki i reprezentuje Spółkę we wszystkich czynnościach sądowych i pozasądowych. Do zakresu działania Zarządu należy prowadzenie i podejmowanie decyzji we wszystkich sprawach Spółki nie zastrzeżonych Kodeksem spółek handlowych lub niniejszym Statutem dla pozostałych organów Spółki.

Kompetencje i zasady pracy Zarządu Enter S.A. określone zostały w następujących dokumentach:

1. Statut Spółki Enter Air SA (dostępny na stronie internetowej Spółki)
2. Regulamin Zarządu (dostępny na stronie internetowej Spółki)
3. Kodeks spółek handlowych

4.10.2. Rada Nadzorcza

Na dzień 1 stycznia 2018 r. stan Rady Nadzorczej Enter Air S.A. był następujący

1. Pani Joanna Braulińska-Wójcik
2. Pani Patrycja Koźbiał
3. Pani Ewa Kubrak
4. Pan Paweł Brukszo
5. Pan Piotr Przedwojewski
6. Pan Michał Wnorowski
7. Pan Marek Młotek-Kucharczyk

Członkowie Rady Nadzorczej powoływani są na okres wspólnej kadencji wynoszącej 5 lat, która rozpoczęła się 17 grudnia 2014 r.

Na dzień 31 grudnia 2018 r. skład Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

Kompetencje i zasady pracy Rady Nadzorczej Enter Air S.A. określone zostały w następujących dokumentach:

1. Statut Spółki Enter Air SA (dostępny na stronie internetowej Spółki)
2. Regulamin Rady Nadzorczej (dostępny na stronie internetowej Spółki)
3. Kodeks spółek handlowych

4.10.3. Komitet Audytu

W dniu 11 grudnia 2015 r. Rada Nadzorcza powołała Komitet Audytu, w skład którego wchodzi następujący członkowie Rady Nadzorczej Spółki: Pani Patrycja Koźbiał (Przewodnicząca Komitetu Audytu), Pan Piotr Przedwojewski i Pani Joanna Braulińska-Wójcik.

4.11 Opis polityki różnorodności stosowanej do organów administrujących, zarządzających i nadzorujących emitenta w odniesieniu do aspektów takich jak na przykład wiek, płeć lub wykształcenie i doświadczenie zawodowe, celów tej polityki różnorodności, sposobu jej realizacji oraz skutków w danym okresie sprawozdawczym

Zarząd Grupy informuje, iż nie została opracowana polityka różnorodności stosowana do organów administrujących, zarządzających i nadzorujących w odniesieniu do aspektów takich jak na przykład wiek, płeć lub wykształcenie i doświadczenie zawodowe, celów tej polityki różnorodności, sposobu jej realizacji oraz skutków w danym okresie sprawozdawczym. Decyzje o wyborze składu zarządu, rady nadzorczej oraz obsadzania stanowisk kluczowych menedżerów znajdują się w gestii uprawnionych organów (I.Z.1.15 DP 2016). Grupa dąży do zapewnienia wszechstronności i różnorodności szczególnie w obszarze wykształcenia, wieku, płci i doświadczenia zawodowego. W odniesieniu do członków organów Grupy oraz jej kluczowych menedżerów Grupa zatrudnia pracowników, oceniając ich doświadczenie zawodowe, staż pracy, posiadane wykształcenie stosownie do zakresu zadań dla danego stanowiska.

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

Na moment sporządzenia sprawozdania, przed Sądem Okręgowym w Warszawie, toczy się jedna sprawa sądowa z udziałem Spółki Enter Air S.A. i Enter Air Sp. z o.o.:

- Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250.000 PLN na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500.000 PLN) 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 Spółki jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.

Na moment sporządzenia sprawozdania toczą się następujące sprawy sądowe z udziałem Spółki Enter Air Sp. z o.o.:

- Sprawy, których przedmiotem są odszkodowania pasażerskie z tytułu opóźnienia operacji lotniczych. Wartość poszczególnych sporów nie przekracza kwoty 400 EUR powiększonej o ewentualne koszty zastępstwa procesowego i odsetki.
- Roszczenie przeciwko Spółce o: (i) zapłatę kwoty 4.441.403,80 GBP (stanowiącej równowartość 5.487.633,42 USD) obejmującej powiększone o odsetki naliczone do dnia 8 lutego 2019 r. kwoty z tytułu świadczonych usług; (ii) zapłatę dalszych odsetek w wysokości 1% miesięcznie oraz (iii) zwrot kosztów postępowania. Roszczenie jest obecnie dochodzone przez sądem angielskim. W związku z toczącym się sporem Enter Air Sp. z o.o. utworzyła odpis na należności w kwocie 11.490 tys. zł.
- Postępowanie arbitrażowe przed London Court w sprawie rozliczenia kosztów poniesionych przez strony (w tym kosztów obsługi prawnej) w związku z postępowaniem arbitrażowym wszczętym przeciwko Spółce (dotyczące obecnie roszczeń, o którym mowa w pkt. powyżej). Strony do tej pory nie przedstawiły zestawienia poniesionych kosztów, ani swoich stanowisk w sprawie. Spółka domagać się będzie zwrotu poniesionych kosztów, które przewiduje się, że wyniosą około kilkadziesiąt tysięcy EUR.

- Roszczenie Spółki o zapłatę odszkodowania, w sprawie toczącej się przez Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 stycznia 2019 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.949.919 PLN.
- Roszczenie Spółki 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.
- Roszczenie Spółki 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 oczekuje na sporządzenie i doręczenie uzasadnienia wyroku i rozważa złożenie apelacji podtrzymując, że roszczenie Spółki jest zasadne.
- Postępowanie karne, w którym Spółka jest stroną pokrzywdzoną działaniem przestępnym, w skutek którego poniosła szkodę w wysokości 2.660.243 PLN. Spółka dochodzi nałożenia na sprawców obowiązku naprawienia szkody.
- Roszczenie 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, Spółka wniosła odpowiedź na pozew, żądając oddalenia powództwa względem Spółki. Termin pierwszej rozprawy nie został jeszcze wyznaczony.

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 2018 roku Grupa uznała:

6.1. Umowy z touroperatorami

6.1.1. Umowa z Sunvil International Sales Ltd.

W dniu 6 lutego 2018 roku pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a Sunvil International Sales Ltd. z siedzibą w Isleworth (Wielka Brytania) zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Transport Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon Lato 2018 – Jesień 2018, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 30 listopada 2018 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu. Umowa, w całości, dotyczy programu handlowego realizowanego z lotniska London Gatwick (LGW).

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 6.400.000 USD, co stanowi równowartość 21.438.720 zł według kursu średniego NBP z dnia 6 lutego 2018 r. wynoszącego 3,3498. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów.

Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Sunvil International Sales Ltd., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany. Umowa nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby istotnie od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z touroperatorami.

6.1.2. Umowa z Airconsulting s.r.o.

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

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

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 27.430.900 EUR, co stanowi równowartość 114.886.095 zł według kursu średniego NBP z dnia 12 kwietnia 2018 r. wynoszącego 4,1882. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów.

Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Airconsulting s.r.o., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany. Umowa nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby istotnie od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z touroperatorami.

6.1.3. Aneks do umowy z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o.

W dniu 25 kwietnia 2018 roku zawarty został Aneks do Umowy Czarteru (Air Charter Agreement) zawartej przez Enter Air sp. z o.o. z ITAKA HOLDINGS sp. z o.o. w dniu 15 grudnia 2017r. i dotyczącej sezonu Lato 2018 - Zima 2018/2019. Aneks rozszerza zakres uzgodnionego programu handlowego w przedmiotowym sezonie, co skutkuje zwiększeniem szacunkowej wartości programu handlowego na Lato 2018o raz Zima 2018/2019 z pierwotnie zakładanej kwoty 51.000.000 USD do kwoty 67.600.000 USD, co stanowi równowartość 233.544.480zł według kursu według kursu średniego NBP z dnia 25 kwietnia 2018 r. wynoszącego 3,4548.

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

6.1.4 Umowa z Coral Travel Poland Sp. z o.o.

W dniu 17 września 2018 roku pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. Coral Travel Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie zawarta została Umowa Czarteru (Air Charter Transport Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon Zima 2018, Lato 2019 oraz Zima 2019/2020, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 31 marca 2020 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Jest to także pierwsza tego rodzaju umowa z Coral Travel Poland sp. z o.o. Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 27.288.198 USD, co stanowi równowartość 100.627.959 zł według kursu średniego NBP z dnia 17 września 2018 r. wynoszącego 3,6876. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów.

Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Coral Travel Poland sp. z o.o., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany. Umowa nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby istotnie od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z touroperatorami.

6.1.5 Umowa z Rainbow Tours S.A.

W dniu 12 grudnia 2018 r. pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a Rainbow Tours S.A. zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon lato 2019 oraz zima 2019/20, 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 kwietnia 2020 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. 45.100.000 USD, co stanowi równowartość 171.082.340 zł według kursu średniego NBP nadzień 12 grudnia 2018 r. wynoszącego 3,7934. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów.

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 touroperatorami.

6.1.5 Umowa z Rainbow Tours S.A.

W dniu 12 grudnia 2018 r. pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a Rainbow Tours S.A. zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon lato 2019 oraz zima 2019/20, 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 kwietnia 2020 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. 45.100.000 USD, co stanowi równowartość 171.082.340 zł według kursu średniego NBP nadzień 12 grudnia 2018 r. wynoszącego 3,7934. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów.

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 touroperatorami.

6.1.6 Aneks do umowy z TUI Poland Sp. z o.o.

W dniu 17 grudnia 2018 r. pomiędzy Enter Air sp. z o.o. a TUI Poland sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zawarty został aneks nr 1 do Umowy sprzedaży miejsc w samolotach na sezon Lato 2019 - Zima 2019/2020, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa jest zawarta na czas określony do dnia 30 kwietnia 2020 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie. Wartość szacunkowa Aneksowanej Umowy wynosi ok. 129.850.000 USD, co stanowi równowartość 491.754.935 zł netto według kursu średniego NBP na dzień 17 grudnia 2018 r. wynoszącego 3,7871. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów.

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

6.2. Umowy leasingu

6.2.1. Umowa z mLeasing Sp. z o.o.

Enter Air Sp. z o.o. uzyskała w 2018 roku finansowanie w formie leasingu zwrotnego od mLeasing Sp. z o.o. samolotu uprzednio nabytego od leasingodawcy operacyjnego WILMINGTON TRUST SP SERVICES (DUBLIN) LIMITED.

Transakcja sprzedaży oraz rozpoczęcie umowy leasingu finansowego samolotu została zrealizowana dnia 11 grudnia 2018 roku, pomiędzy Enter Air sp. z o.o. a mLeasing Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Okres leasingu wskazany w umowie pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. (jako Korzystającym) a mLeasing Sp. z o.o. (jako Finansującym) został określony na 72 miesiące. Przedmiotem umowy jest samolot Boeing B737-800 o numerze producenta MSN30675 wraz z silnikami. Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia i nakłada na korzystającego m.in. obowiązek terminowej zapłaty rat leasingowych oraz utrzymywanie i użytkowanie statku powietrznego zgodnie z przepisami lotniczymi. Warunki umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów.

Zabezpieczenie umowy stanowi przedmiot leasingu oraz kaucja zabezpieczająca w wysokości trzech rat leasingowych, a także wystawione przez korzystającego trzy weksle własne in blanco wraz z deklaracją wekslową oraz cesja z polisy ubezpieczeniowej statku powietrznego będącego przedmiotem transakcji.

Umowa leasingu wygasa wraz z dniem wymagalności ostatniej raty leasingowej przewidzianej na dzień 25 grudnia 2024 r. Kwota zobowiązania wynikająca z umowy leasingu wynosi (wraz z odsetkami) 26.314 tys. USD, co stanowi równowartość 98.939 tys. PLN według kursu średniego NBP z dnia 10 grudnia 2018.

6.2.2. Umowa z DVB Bank SE

Enter Air Sp. z o.o. oraz Enter Air S.A. zawarły z bankiem DVB Bank SE z siedzibą we Frankfurcie nad Menem w Niemczech transakcję finansowania dwóch samolotów Boeing B737 MAX 8.

Dnia 7 listopada 2018 roku Zarząd Spółki Enter Air S.A. powziął wiadomość o podpisaniu przez wszystkie strony Umowy przychodów (Proceeds Agreement), która została zawarta pomiędzy Enter Air Sp. z o.o., Enter Air S.A. oraz Bankiem. Przedmiotem Umowy jest pozyskanie przez Enter Air Sp. z o.o. finansowania dwóch samolotów Boeing B737 MAX 8 o numerach seryjnych producenta MSN64295 oraz MSN64296.

Umowa została zawarta na okres 6 lat, kwota finansowania dla każdego z Samolotów wynosi około 187 mln PLN wraz z odsetkami, zaś łącznie około 374 mln PLN wraz z odsetkami dla obu Samolotów.

Warunki Umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów. Zabezpieczeniem zwrotu finansowania wynikającego z Umowy jest, między innymi, zastaw rejestrowy na Samolotach.

7. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA

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. 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.

Enter Air S.A. ani żadne podmioty z Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. nie dokonywały inwestycji poza jednostkami Grupy Kapitałowej Enter Air S.A.

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

W ramach Grupy Kapitałowej zawierane są transakcje sprzedaży. 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 2018 roku Grupa kontynuowała współpracę bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

Na mocy umowy ramowej zawartej w listopadzie 2018 roku pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a mBank S.A. udostępniona została Spółce linia kredytowa w wysokości 2.000.000 USD, ważna do 29 listopada 2019 roku, której celem jest finansowanie bieżącej działalności Spółki.

W umowie strony uzgodniły standardowy dla tego typu transakcji katalog zabezpieczeń, w tym w szczególności weksel własny in blanco wraz z deklaracją wekslową.

Dodatkowo w tym samym czasie pomiędzy stronami podpisana została umowa o kredyt w rachunku bieżącym udostępniony na rachunkach w PLN, EUR, USD, GBP. Zgodnie z umową kwota kredytu w rachunku bieżącym nie może przekroczyć: 10.000.000 USD w okresie do 15.05.2019; 7.000.000 USD w okresie od 16.05.2019 do 17.06.2019; 5.000.000 USD w okresie od 18.06.2019 do 16.10.2019 oraz 10.000.000 USD w okresie od 17.10.2019 do końca obowiązywania umowy, tj. 29.11.2019. Oprocentowanie kredytu jest następujące: WIBOR ON + 1,2 pp dla wykorzystania w PLN, LIBOR ON + 1,2 pp dla wykorzystania w USD oraz LIBOR ON + 1,4 pp dla wykorzystania EUR lub USD, odsetki naliczane są miesięcznie i płatne ostatniego dnia roboczego każdego miesiąca w okresie kredytowania oraz w dniu ostatecznej spłaty.

W umowie strony uzgodniły standardowy dla tego typu transakcji katalog zabezpieczeń, w tym w szczególności oświadczenie o poddaniu się egzekucji o kwoty 15.000.000 USD.

Umowy zawierają 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 umowach poziomie, a także zobowiązania do przekazywania Bankowi określonych informacji dotyczących sytuacji finansowej spółki. Ponadto Enter Air Sp. z o.o. w umowach zobowiązała się do utrzymywania średniomiesięcznych wpływów łącznie na wskazane w umowach rachunki bieżące Enter Air Sp. z o.o. prowadzone przez mBank na określonym w umowach poziomie, jak również do niezaciągania zobowiązań finansowych bez zgody mBanku.

9.2 Umowy z Raiffeisen Bank Polska S.A.

W dniu 3 kwietnia 2018 pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a Raiffeisen Bank Polska S.A. zawarta została umowa dotycząca odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym, która została aneksowana w dniu 30 lipca 2018 roku.

Na podstawie powyższych umów Raiffeisen Bank Polska S.A. udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym w maksymalnej wysokości 13.500.000 USD, dostępnego do wykorzystania zarówno w formie gotówkowej jak i bezgotówkowej, w terminie do 30 kwietnia 2019 roku. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR 1M powiększonej o marżę banku.

Umowa przewiduje standardowy katalog zabezpieczeń kredytu. Zabezpieczenie wierzytelności Banku wynikające z kredytu odnawialnego stanowią w szczególności: cesja wierzytelności z tytułu realizacji dwóch umów z kontrahentami oraz pełnomocnictwo do dysponowania środkami zgromadzonymi na obecnych i przyszłych rachunkach Enter Air Sp. z o.o. otwartych i prowadzonych przez Raiffeisen Bank Polska S.A.. Dodatkowym zabezpieczeniem wierzytelności Banku jest weksel in blanco.

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. Ponadto, Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się w umowie do przeprowadzania obrotów miesięcznych na rachunkach bankowych prowadzonych w Raiffeisen Banku na określonym w umowie poziomie.

10 INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH

W okresie objętym sprawozdaniem Enter Air S.A. ani jednostki od niej zależne nie udzielały pożyczek jednostką zależnym, ani też innym zewnętrznym podmiotom.

W dniu 9 marca 2015 roku Spółka Enter Air Sp. z o.o. udzieliła spółce zależnej – Enter Air Services Sp. z o.o. pożyczki na zakup nieruchomości:

Enter Air Services Sp. z o.o.	Za okres:
	od 01.01.2018 do 31.12.2018 000' PLN
Stan na początek okresu	1.147
Kwota nowo - udzielonych pożyczek	-
Spłata udzielonych pożyczek	-
Stan na koniec okresu	1.147

Pożyczka ta pozostała nierozliczona na zakończenie omawianego roku obrotowego. Jest ona oprocentowana według stopy WIBOR 3M powiększonej o 1%. Strony uzgodniły termin spłaty pożyczki na 8 marca 2020 r.

W okresie objętym sprawozdaniem nie udzielono pożyczek członkom zarządu.

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

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 31 grudnia 2018:

Beneficjent	Kwota	Data zamknięcia	Cel
SASOF IV (A2) AVIATION IRELAND	800.000 USD	19.12.2019	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2019	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2019	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2019	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2019	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.
Inne pozycje pozabilansowe w Grupie nie występują.

12 OPIS STRUKTURY GŁÓWNYCH LOKAT KAPITAŁOWYCH LUB GŁÓWNYCH INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH W RAMACH GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W DANYM ROKU OBROTOWYM

W roku 2018 Grupa nie podejmowała żadnych inwestycji kapitałowych.

13 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

W 2018 roku Enter Air S.A. nie korzystała ze środków z emisji na zakup nowych samolotów Boeing.

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

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2018 rok.

15 OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI

Działalność prowadzone przez Grupę naraża ją na wiele różnych rodzajów ryzyka finansowego. Ryzyko rynkowe w tym głównie ryzyko kursów walut oraz ryzyko zmiany stóp procentowych. Ryzyko kredytowe oraz ryzyko płynności. Ogólne zasady, którymi kieruje się Grupa przy zarządzaniu ryzykiem skupiają się na nieprzewidywalności rynków finansowych i podejmowaniu działań minimalizujących potencjalnie negatywne wpływy na wynik finansowy Grupy. Grupa stara się przenosić dające się określić ryzyka na swoich dostawców i odbiorców. Takie podejście przekłada się na możliwą do osiągnięcia rentowność z drugiej strony ogranicza zaangażowanie Grupy w działania zarządzania ryzykiem. Grupa wykorzystuje również pochodne instrumenty finansowe w celu zabezpieczenia się przed niektórymi zagrożeniami. W ocenie zarządu nie występuje ryzyko niewywiązywania się przez Grupę ze zobowiązań.

15.1 Zarządzanie ryzykiem kapitałowym

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 50% samolotów pozostaje na ziemi. Grupa wykorzystuje ten okres na wykonywanie koniecznych przeglądów, jednakże jego przepływy pieniężne maleją i w celu terminowego opłacenia wszystkich badań niezbędne jest otrzymanie linii kredytowej. Grupa na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia i posiada wiarygodną historię kredytową. Ogólna strategia działania Grupy nie zmieniła się od 2012 roku. Struktura kapitałowa Grupy obejmuje zadłużenie, na które składają się kredyty, środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz kapitał przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej, w tym udziały, kapitały zapasowe. Istotnym z punktu widzenia możliwości pozyskania niezbędnego finansowania obrotowego jest utrzymanie zadłużenia odsetkowego kapitałów własnych nieprzekraczającego ich trzykrotności.

	Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	318.347
Kredyty i pożyczki razem	22.881
Zobowiązanie z tytułu leasingu finansowego	549.792
Razem zadłużenie odsetkowe	572.673
Współczynnik zadłużenia odsetkowego	1,8

15.2 Kategorie instrumentów finansowych

	Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Aktywa finansowe wyceniane w zamortyzowanym koszcie	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	100.414
Należności handlowe oraz pozostałe - krótkoterm.	73.183
Należności pozostałe - długoterminowe	129.491
	303.088
Pozostałe zobowiązania finansowe	
Zobowiązania handlowe i pozostałe	128.873
Kredyty	22.881
Leasingi finansowe	549.792
	701.546

15.3 Ryzyko rynkowe

15.3.1 Ryzyko zmiany kursów walut

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

Ekspozycja na ryzyko walutowe wynika z możliwości niedopasowania poziomu przychodów i wydatków w różnych walutach, co może narazić Grupę na straty w przypadku niekorzystnego ukształtowania się kursu wymiany poszczególnych walut. W celu zmniejszenia ekspozycji na ryzyko walutowe Grupa odpowiednio równoważy proporcje przychodów i wydatków w poszczególnych walutach oraz korzysta ze specjalnych linii kredytowych.

15.3.2 Wrażliwość na ryzyko zmiany kursów walut

Wrażliwość na ryzyko kursowe dotyczy trzech obszarów w obrębie działalności Grupy. Pierwszy to stała ekspozycja na PLN sięgająca do 200 mln PLN. Jest to kwota, którą Grupa musi zakupić w ciągu roku by pokryć koszty ponoszone w tej walucie i w tym celu musi sprzedać EUR, USD lub GBP.

	kurs USD/PLN	3,5097	3,5597	3,6097	3,6597	3,7097	3,7597
Zapotrzebowanie na PLN (w tys.PLN)	200.000	56.985	56.185	55.406	54.649	53.913	53.196
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		(2.808)	(2.773)	(2.733)	(2.694)	(2.660)	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		(13.298)					

Drugim obszarem jest możliwość utraty wartości aktywów długoterminowych denominowanych w USD.

	kurs USD/PLN	3,5097	3,5597	3,6097	3,6597	3,7097	3,7597
Należności długoterminowe (w tys.USD)	8.149	28.601	29.008	29.415	29.823	30.230	30.638
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		407	407	408	407	408	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		2.037					

Kolejnym obszarem jest wpływ zmiany kursu USD i EUR wobec PLN na wycenę zobowiązań z tytułu leasingu finansowego.

	kurs USD/PLN	3,5097	3,5597	3,6097	3,6597	3,7097	3,7597
Zobowiązania z tytułu leasingu finans. (w tys.USD)	108.374	380.360	385.779	391.198	396.616	402.035	407.455
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		5.419	5.419	5.418	5.419	5.420	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		27.095					

	kurs EUR/PLN	4,05	4,10	4,15	4,20	4,25	4,30
Zobowiązania z tytułu leasingu finans. (w tys.EUR)	33.102	134.063	135.718	137.373	139.028	140.684	142.339
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		1.655	1.655	1.655	1.656	1.655	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		8.276					

15.3.2 Ryzyko stóp procentowych

Ryzyko stóp procentowych, na jakie jest narażona Grupa, dotyczy głównie zobowiązań z tytułu leasingu finansowego.

15.3.3 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Grupę wzrost stóp procentowych o 1 p.p. (LIBOR USD 1M oraz EURIBOR 1M) spowodowałby wzrost obciążeń odsetkowych w okresie sprawozdawczym o około 3.383 tys. PLN.

15.4 Pozostałe rodzaje ryzyka cenowego

W okresie objętym sprawozdaniem Grupa nie dokonywała inwestycji w papiery wartościowe i nie posiada ekspozycji na ryzyko związane ze zmianą cen papierów wartościowych.

15.5 Ryzyko kredytowe

Ryzyko kredytowe oznacza ryzyko, że kontrahent nie dopełni zobowiązań umownych, w wyniku czego Grupa poniesie straty finansowe. Grupa stosuje zasadę podejmowania współpracy wyłącznie z kontrahentami o sprawdzonej wiarygodności kredytowej; w razie potrzeby uzyskując stosowne zabezpieczenie jako narzędzie redukcji ryzyka strat finansowych z tytułu niedotrzymania warunków umowy. Na należności z tytułu dostaw i usług składają się kwoty należne od niedużej liczby klientów, Prowadzi się bieżącą ocenę stanu należności. Grupa nie jest narażona na istotne ryzyko kredytowe wobec pojedynczego kontrahenta. Ryzyko kredytowe dotyczące środków płynnych i instrumentów pochodnych jest ograniczone, ponieważ kontrahentami Grupy są banki o wysokim ratingu kredytowym przyznawanym przez międzynarodowe agencje ratingowe.

15.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Prognozowanie przepływów pieniężnych realizowane jest przez dział finansowy Grupy, który monitoruje kroczące prognozy wymogów dotyczących płynności w celu zagwarantowania, że posiada ona wystarczające środki pieniężne dla zaspokojenia potrzeb operacyjnych przy jednoczesnym utrzymaniu wystarczającej rezerwy w postaci niewypłaconych gwarantowanych linii kredytowych. Takie prognozowanie uwzględnia plany grupy w zakresie zapotrzebowania na finansowanie zewnętrzne, konieczność przestrzegania warunków zaciągniętych zobowiązań, zgodności z wewnętrznymi i docelowymi wskaźnikami bilansowymi oraz, jeśli znajdują zastosowanie, przestrzeganie właściwych wymogów regulacyjnych bądź prawnych.

Wskaźniki płynności dla Grupy

		Stan na dzień 31.12.2018	Stan na dzień 31.12.2017
płynność I	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,76	0,88
płynność II	Aktywa obrotowe-zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	0,74	0,86
płynność III	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty / zobowiązania krótkoterminowe	0,37	0,32

16 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.

17 OCENA CZYNNIKÓW I NIETYPOWYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE

W 2018 roku nie miały miejsca nietypowe zdarzenia, które miałyby istotny wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej emitenta zarówno w analizowanym okresie, jak też w kolejnych latach obrotowych.

Ze względu na zdarzenia lotnicze z udziałem samolotów B737MAX, polskie i europejskie władze lotnicze zdecydowały o czasowym wstrzymaniu operacji samolotami tego typu, do czasu wyjaśnienia przyczyn i wdrożenia działań korygujących. Na moment złożenia niniejszego sprawozdania termin wznowienia operacji samolotami tego typu nie jest znany. Samoloty B737MAX stanowią jedynie 8%

floty Grupy według stanu na kwiecień 2019 r., dlatego wpływ na realizację programu przewozowego nie będzie istotny.

18 ZMIANY W PODSTAWOWYCH ZASADACH ZARZĄDZANIA PRZEDSIĘBIORSTWEM EMITENTA I JEGO GRUPĄ KAPITAŁOWĄ

Zarząd Grupy konsekwentnie realizuje swoją politykę zarządzania dbając o jak najlepszą jej jakość i efektywność. Cały czas udoskonalane są procedury mające na celu zoptymalizowanie procesu zarządzania i efektywny przepływ informacji w Grupie oraz wymianę informacji w Grupie Kapitałowej oraz z najbliższym otoczeniem Grupy.

Obowiązki informacyjne narzucone w związku z dopuszczeniem do obrotu akcji Spółki dodatkowo sprawiają, że Spółka jest transparentna, wszelkie decyzje podejmowane są w odpowiednim czasie i mają na celu dobro Spółki. W 2018 roku nie wprowadzono istotnych zmian w polityce zarządzania przedsiębiorstwem.

W styczniu 2019 roku zawarta została umowa cesji wierzytelności przenosząca prawa do wpłaconych do firmy Boeing zaliczek ze Spółki Enter Air S.A. na Spółkę Enter Air Sp. z o.o.

19 WSZELKIE UMOWY ZAWARTE MIĘDZY EMITENTEM A OSOBAMI ZARZĄDZAJĄCYMI

Grupa nie zawierała z osobami zarządzającymi umów przewidujących rekompensatę w przypadku ich rezygnacji lub zwolnienia z zajmowanego stanowiska.

20 WARTOŚĆ WYNAGRODZEŃ, NAGRÓD I KORZYŚCI ZARZĄDU I RADY NADZORCZEJ

Zarząd i Rada Nadzorcza Enter Air S.A. otrzymywali w 2018 roku wynagrodzenia w następujących wysokościach:

	Honorarium Zarządu	Honorarium Rady Nadzorczej	Razem
Kobielski Andrzej	60 000		60 000
Kubrak Marcin	60 000		60 000
Olechno Mariusz	60 000		60 000
Polaniecki Grzegorz	60 000		60 000
Braulińska-Wójcik Joanna		25 000	25 000
Brukszo Paweł		25 000	25 000
Koźbiał Patrycja		25 000	25 000
Kubrak Ewa		25 000	25 000
Młotek-Kucharczyk Marek		20 000	20 000
Przedwojewki Piotr		25 000	25 000
Wnorowski Michał		25 000	25 000
Razem	240 000	170 000	410 000

Wynagrodzenia Zarządu Spółki i Rady Nadzorczej zostały ustanowione w oparciu o politykę wynagradzania członków organów Grupy Kapitałowej Enter Air. Polityka ta została zatwierdzona w trakcie posiedzenia Rady Nadzorczej Spółki w dn. 23.12.2015.

Członkowie Zarządu Spółki Enter Air S.A. pełnią jednocześnie funkcję członków Zarządu w Spółce Enter Air Sp. z o.o. oraz Dyrektorów Pionów Enter Air Sp. z o.o.

Z tego tytułu w 2018 roku zostały wypłacone następujące honoraria:

	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air Sp. z o.o.	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji Dyrektorów Pionu Enter Air Sp. z o.o. - stałe	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji Dyrektorów Pionu Enter Air Sp. z o.o. - zmienne	POZOSTAŁE związane z realizacją przepisów lotniczych - Enter Air Sp. z o.o.	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air S.A.	Razem
Marcin Kubrak	60 000	878 220	553 500	-	60 000	1 551 720
Grzegorz Polaniecki	60 000	878 220	553 500	-	60 000	1 551 720
Andrzej Kobielski	60 000	878 220	553 500	-	60 000	1 551 720
Mariusz Olechno	60 000	878 220	553 500	3 690	60 000	1 555 410
Razem	240 000	3 512 880	2 214 000	3 690	240 000	6 210 570

21 INFORMACJE O WSZELKICH ZOBOWIĄZANIACH WYNIKAJĄCYCH ZE ŚWIADCZEŃ DLA BYŁYCH OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH ALBO BYŁYCH CZŁONKÓW ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH

Żadna ze Spółek wchodzących w skład Grupy Kapitałowej emitenta nie posiada zobowiązań wynikających z emerytur i świadczeń o podobnym charakterze dla byłych osób zarządzających, nadzorujących i byłych członków organów administrujących.

22 AKCJE EMITENTA I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH BĘDĄCE W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH

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

Nazwa Akcjonariusza	Stanowisko	Liczba akcji i głosów na WZ	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
Pan Marcin Andrzej Kubrak	Członek Zarządu	bezpośrednio 13.628	0,08%
		pośrednio (przez ENT Investments Ltd.) 6.891.148	39,28%
Pan Grzegorz Wojciech Polaniecki	Członek Zarządu	bezpośrednio 3.987	0,02%
		pośrednio (przez ENT Investments Ltd.) 2.314.939	13,2%
Pan Mariusz Olechno	Członek Zarządu	426.900	2,43%
Pan Andrzej Kobielski	Członek Zarządu	452.086	2,58%
Pani Ewa Kubrak	Członek Rady Nadzorczej	1.400	0,01%

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

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

oraz uchylające dyrektywę 2003/6/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywy Komisji 2003/124/WE, 2003/125/WE i 2004/72/WE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 173, str. 1 z późn. zm.).

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

Zarząd nie posiada informacji by w okresie następującym po okresie sprawozdawczym, do dnia publikacji niniejszego raportu nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji będących w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących.

23 INFORMACJE O UMOWACH MOGĄCYCH W PRZYSZŁOŚCI SPOWODOWAĆ ZMIANY W STRUKTURZE KAPITAŁU AKCYJNEGO

Informacja zawarta w punkcie 22 zawiera wszelkie informacje, jakie były dostępne Emitentowi na moment sporządzenia sprawozdania i uwzględnia również transakcje zawarte pomiędzy dniem bilansowym a datą sporządzenia sprawozdania.

24 INFORMACJE O SYSTEMIE KONTROLI PROGRAMÓW AKCJI PRACOWNICZYCH

W spółkach Grupy nie wdrożono programów motywacyjnych opartych na akcjach Emitenta.

25 INFORMACJE O FIRMIE AUDYTORSKIEJ

Firma audytorska została wybrana przez Radę Nadzorczą uchwałą nr 2 dnia 13 czerwca 2017 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej, do badania:

- sprawozdania finansowego Spółki za 2017 i 2018 rok,
- skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej za 2017 oraz 2018 rok (łącznie z przeglądem).

Jako firmę audytorską do badania sprawozdań finansowych wybrano firmę PKF Consult Sp. z o.o. Sp. k. z siedzibą w Warszawie, wpisaną na listę firm audytorskich pod nr 477.

Umowę podpisano w dniu 17 lipca 2017 r. Umowę zawarto na czas określony, niezbędny do wykonania badania sprawozdania finansowego.

Warszawa, 1 maja 2019

Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu

Marcin Andrzej Kubrak
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu

Mariusz Olechno
Członek Zarządu