



enterair

Sprawozdanie zarządu z działalności

Grupa Kapitałowa Enter Air S.A.
za okres od 01.01.2019 do 31.12.2019

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	7
2.1	OCENA DZIAŁALNOŚCI GRUPY.....	7
2.1.1	Przychody ze sprzedaży.....	7
2.1.2	Koszty według rodzaju.....	8
2.1.3	Pozostałe przychody i koszty operacyjne oraz odpisy na szacowane.....	9
2.1.4	Przychody i koszty finansowe	10
2.2	CHARAKTERYSTYKA STRUKTURY AKTYWÓW I PASYWÓW SKONSOLIDOWANEGO BILANSU	11
2.2.1	Aktywa.....	11
2.2.2	Pasywa.....	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	Wzrost liczby podróży samolotem wśród Polaków	13
2.3.2	Oczekiwany dalszy rozwój europejskiego rynku usług turystycznych	14
2.3.3	Zmiana stawek za uprawnienia do emisji CO2.....	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	Ryzyko związane z realizacją strategii.....	15
3.3.2	Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną	16
3.3.3	Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi.....	16
3.3.4	Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi.....	16
3.3.5	Ryzyko związane z konkurencją	17
3.3.6	Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi.....	18
3.3.7	Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa.....	18
3.3.8	Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy	18
3.3.9	Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań	19
3.3.10	Ryzyko wahań kursu walutowego.....	19
3.3.11	Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy	19
3.3.12	Ryzyko związane z ochroną środowiska	19
3.4	OTOCZENIE RYNKOWE.....	20
3.4.1	Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce.....	20
3.4.2	Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych	20
3.4.3	Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce.....	20
3.4.4	Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce.....	20
3.4.5	Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego	20
3.5	LOTNICZE PRZEWOZY CZARTEROWE W POLSCE.....	21
3.5.1	Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych	21
3.5.2	Konkurenci Grupy	21
3.6	POLSKI RYNEK USŁUG TURYSTYCZNYCH JAKO GŁÓWNY CZYNNIK DETERMINUJĄCY SYTUACJĘ NA RYNKU PRZEWOZÓW CZARTEROWYCH	21
4	OŚWIADCZENIE O STOSOWANIU ŁADU KORPORACYJNEGO	22

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	22
4.2	ZBIÓR ZASAD ŁADU KORPORACYJNEGO, KTÓREMU PODLEGA GRUPA.....	22
4.3	WSKAZANIE AKCJONARIUSZY POSIADAJĄCYCH BEZPOŚREDNIO LUB POŚREDNIO ZNACZNE PAKIETY AKCJI WRAZ ZE WSKAZANIEM LICZBY POSIADANYCH PRZEZ TE PODMIOTY AKCJI, ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W KAPITAŁE ZAKŁADOWYM, LICZBY GŁOSÓW Z NICH WYNIKAJĄCYCH I ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W OGÓLNEJ LICZBIE GŁOSÓW NA WALNYM ZGROMADZENIU	24
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	25
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 ZASZŁY 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.....	27
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	29
5	WSKAZANIE POSTĘPOWAŃ TOCZĄCYCH SIĘ PRZED SĄDEM, ORGANEM WŁAŚCIWYM DLA POSTĘPOWANIA ARBITRAŻOWEGO LUB ORGANEM ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ	29
6	INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA	30
6.1	UMOWY Z TOUOPERATORAMI	30
6.1.1	Umowa z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o.	30
6.1.2	Umowa z TUI Poland Sp. z o.o.	30
6.1.3	Załącznik do umowy z TUI Poland Sp. z o.o.....	31
6.1.4	Umowa z Rainbow Tours S.A.	31
6.1.5	Aneks do umowy z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o.	31
6.2	UMOWY INWESTYCYJNE	32
6.2.1	Umowa inwestycyjna dotycząca inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG).....	32
6.2.2	Finalizacja umowy inwestycyjnej dotyczącej inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG)	32
6.3	UMOWY LEASINGU	32
6.3.1	Umowa z Pekao Leasing.....	32
6.4	POZOSTAŁE UMOWY	32
6.4.1	Chair Airlines AG – umowa wet lease.....	32
7	INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA	33
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 BNP PARIBAS BANK POLSKA S.A. (POPRZEDNIO RAIFFEISEN BANK POLSKA S.A.).....	34
9.3	UMOWY Z ING ŚLĄSKI POLSKA S.A.	34
10	INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH	35
11	INFORMACJE O UDZIELONYCH I OTRZYMANYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM PORĘCZENIACH I GWARANCJACH, W TYM PODMIOTOM POWIĄZANYM	35
12	OPIS STRUKTURY GŁÓWNYCH LOKAT KAPITAŁOWYCH LUB GŁÓWNYCH INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH DOKONANYCH W RAMACH GRUPY KAPITAŁOWEJ EMITENTA W DANYM ROKU OBROTOWYM	36
13	WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI	36
14	OBJAŚNIENIE RÓŻNIC POMIĘDZY WYNIKAMI FINANSOWYMI, A WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYMI PROGNOZAMI WYNIKÓW ZA DANY ROK.....	36
15	OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI.....	36
15.1	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM KAPITAŁOWYM	36
15.2	KATEGORIE INSTRUMENTÓW FINANSOWYCH	37
15.3	RYZYKO RYNKOWE.....	37
15.3.1	Ryzyko zmiany kursów walut	37
15.3.2	Wrażliwość na ryzyko zmiany kursów walut	38
15.3.3	Ryzyko stóp procentowych	38
15.3.4	Wrażliwość na wahania stóp procentowych.....	39
15.4	POZOSTAŁE RODZAJE RYZYKA CENOWEGO	39
15.5	RYZYKO KREDYTOWE.....	39
15.6	ZARZĄDZANIE RYZYKIEM PŁYNNOŚCI	39
16	OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH	39
17	OCENA CZYNNIKÓW I NIETYPOWYCH ZDARZEŃ MAJĄCYCH WPŁYW NA DZIAŁALNOŚĆ ORAZ WYNIKI FINANSOWE	40
18	ZMIANY W PODSTAWOWYCH ZASADACH ZARZĄDZANIA PRZEDSIĘBIORSTWEM EMITENTA I JEGO GRUPĄ KAPITAŁOWĄ.....	40
19	WSZELKIE UMOWY ZAWARTE MIĘDZY EMITENTEM A OSOBAMI ZARZĄDZAJĄCYMI	40
20	WARTOŚĆ WYNAGRODZEŃ, NAGRÓD I KORZYŚCI ZARZĄDU I RADY NADZORCZEJ.....	40
21	INFORMACJE O WSZELKICH ZOBOWIĄZANIACH WYNIKAJĄCYCH ZE ŚWIADCZEŃ DLA BYŁYCH OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH, NADZORUJĄCYCH ALBO BYŁYCH CZŁONKÓW ORGANÓW ADMINISTRUJĄCYCH	41
22	AKCJE EMITENTA I PODMIOTÓW POWIĄZANYCH BĘDĄCE W POSIADANIU OSÓB ZARZĄDZAJĄCYCH I NADZORUJĄCYCH	41
23	INFORMACJE O UMOWACH MOGĄCYCH W PRZYSZŁOŚCI SPOWODOWAĆ ZMIANY W STRUKTURZE KAPITAŁU AKCYJNEGO	42
24	INFORMACJE O SYSTEMIE KONTROLI PROGRAMÓW AKCJI PRACOWNICZYCH.....	42
25	INFORMACJE O FIRMIE AUDYTORSKIEJ.....	42

1 OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE

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

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

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

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

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

Skład Zarządu Spółki:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| – 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 |
| – Paweł Brukszo | od 13.05.2015 |
| – Patrycja Koźbiał | od 10.06.2015 |
| – Dariusz Górski | od 24.06.2019 |
| – Krzysztof Kaczmarczyk | od 24.06.2019 |
| – Marek Młotek-Kucharczyk | od 17.05.2016 do 24.06.2019 |
| – Michał Wnorowski | od 12.05.2017 do 23.06.2019 |

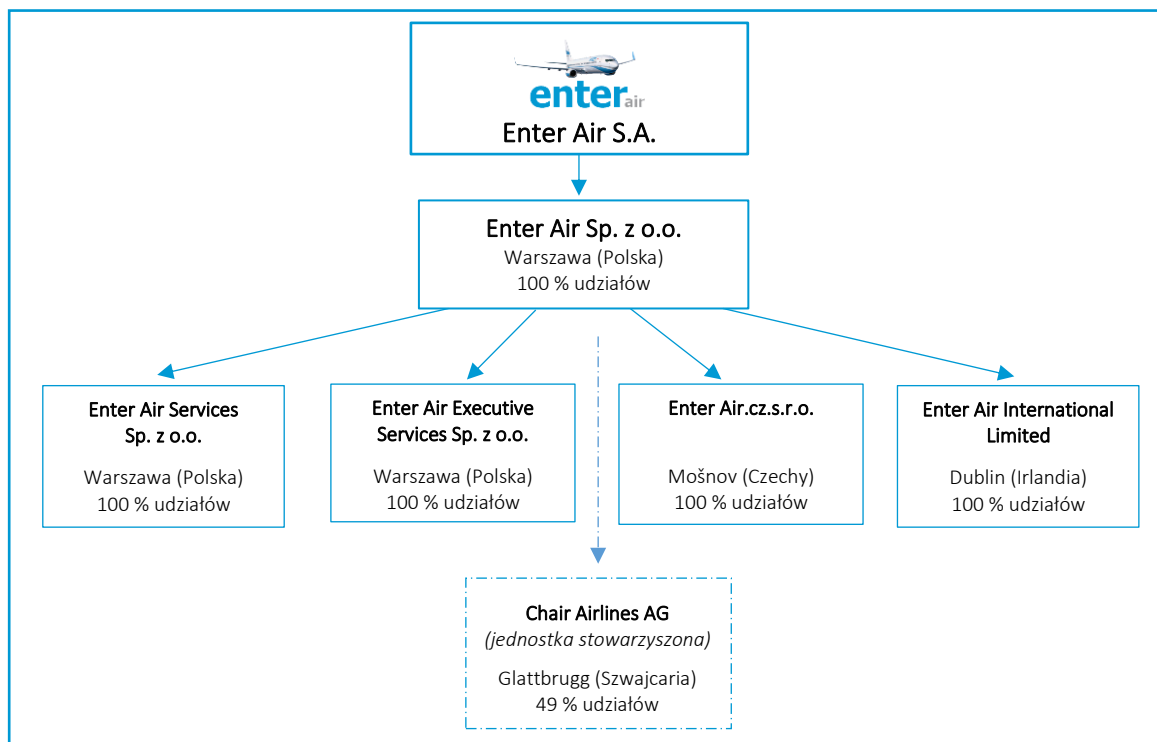
Na dzień publikacji niniejszego raportu skład Zarządu oraz Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

Informacje o Grupie Kapitałowej

Na kolejnej stronie przedstawiono graficzną strukturę Grupy Kapitałowej emitenta z uwzględnieniem posiadanych udziałów. Skonsolidowane sprawozdanie finansowe obejmuje jednostkę dominującą i wszystkie podmioty zależne.

Zgodnie ze statutem Spółki dominującej 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 zatrudniania członków personelu kokpitowego i pokładowego wykonującego operacje lotnicze dla ww. przewoźnika. Począwszy od 3 kwartału 2017 spółka prowadzi także działalność wspierającą w zakresie obsługi technicznej floty Enter Air – przeglądów i napraw bieżących. Od kwietnia 2018 roku spółka obsługuje technicznie flotę Enter Air zgodnie z uzyskanym certyfikatem Part-145. W związku z nakładami na rozwój działalności obsługi technicznej samolotów dokonano podwyższenia kapitału w kwocie 7.000 tys. PLN.
- 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, posiadanym przez nią samolotem dyspozycyjnym.

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

W raportowanym okresie sprawozdawczym nie nastąpiły żadne zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej emitenta. W Grupie nie dokonano połączenia jednostek, przejęcia ani też sprzedaży jednostek Grupy Kapitałowej, nie dokonywano również podziału, restrukturyzacji i zaniechania działalności.

W maju 2019 roku Enter Air Sp. z o.o. dokonała inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG) z siedzibą w Glattbruggu. Na mocy umowy Enter Air Sp. z o.o. objęła 1.499 akcji Spółki Chair, stanowiących łącznie 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki. Chair Airlines AG została zakwalifikowana jako jednostka stowarzyszona.

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 2019 do 31 grudnia 2019 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 2019.

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 2019 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 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	54.785	44.257
Przychody ze sprzedaży usług	1.559.872	1.251.885
	1.614.657	1.296.142

Przychody netto ze sprzedaży w 2019 roku wyniosły łącznie 1.614.657 tys. zł, co oznacza wzrost o 25 % (318.515 tys. zł) w porównaniu z kwotą 1.296.142 tys. zł za rok 2018. Wzrost przychodów w 2019 w porównaniu do 2018 roku związany był głównie z istotnym wzrostem wykonywanych operacji.

Analizując poziom przychodów ze sprzedaży należy brać pod uwagę zmienność kursów walut oraz ceny paliwa lotniczego. W 2019 roku średni kurs USD/PLN wyniósł 3,84 podczas gdy w analogicznym okresie roku 2018 kurs ten wyniósł 3,61.

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 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Krajowi	1.161.392	960.858
Zagraniczni	398.480	291.027
	1.559.872	1.251.885

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. Zdecydowana większość aktywów 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 2019 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży w 2019 roku przekroczył 5%:

	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Touroperator 1	515.300	423.715
Touroperator 2	282.194	237.460
Touroperator 3	183.893	179.482
Touroperator 4	150.412	144.630
Touroperator 5	104.049	116.025
Touroperator 6	96.910	-
Pozostali	227.114	150.573
	1.559.872	1.251.885

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

2.1.2 Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Amortyzacja	173.193	32.264
Zużycie materiałów i energii	517.921	447.707
Usługi obce	643.166	573.203
Podatki i opłaty	2.002	1.920
Wynagrodzenia	35.379	28.252
Świadczenia na rzecz pracownika	4.021	3.241
Ubezpieczenia społeczne	5.949	5.557
Wyjazdy służbowe	4.751	4.621
Pozostałe koszty	8.443	31.956
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	45.770	35.971
Różnice kursowe	(501)	2.416
	1.440.094	1.167.108

Koszty sprzedaży	993	1.957
Koszty ogólnego zarządu	36.559	31.618
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	45.770	35.971
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	1.356.772	1.097.562
	1.440.094	1.167.108

Grupa amortyzację środków trwałych oraz wartości niematerialnych ujęła w całości w pozycji koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług za wyjątkiem amortyzacji samolotów Boeing 737-MAX w kwocie 1.304 tys. zł, których amortyzacja za 2, 3 i 4 kwartał 2019 roku (czyli w okresie ich tymczasowego wyłączenia z eksploatacji) została ujęta w kosztach zarządu. W 2019 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 1.440.094 tys. zł, co stanowiło wzrost o 23,4 % w stosunku do 2018 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. Wzrost o 70.214 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 69.963 tys. zł w porównaniu do roku ubiegłego odnotowano w pozycji usług obcych, zmiana spowodowana jest wzrostem ilości operacji i wykonanych godzin lotu. W związku ze wzrostem ilości eksploatowanych samolotów oraz przede wszystkim ze względu na zmianę prezentacji leasingów, istotnej zmianie uległ koszt amortyzacji, który zwiększył się o 140.929 tys. zł. Wpływ zmiany prezentacji leasingów opisany został w sprawozdaniu finansowym w notce dotyczącej wdrożonego w 2019 roku nowego standardu MSSF 16.

W 2019 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 212.115 tys. zł i był o 30,4 % (49.506 tys. zł) wyższy niż w 2018 roku, w którym z kolei wyniósł 162.609 tys. zł. Czynnikiem wpływającym na wzrost zysku brutto ze sprzedaży w 2019 roku było zwiększenie skali działalności Grupy. Ponadto wspomniany powyżej nowy standard MSSF 16 spowodował, że koszty leasingu operacyjnego, wykazywane przed 2019 rokiem w kosztach sprzedaży, zostały przekonwertowane na amortyzację w kosztach sprzedaży oraz na odsetki od leasingów w kosztach finansowych.

2.1.3 Pozostałe przychody i koszty operacyjne oraz odpisy na szacowane

	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	231	134
Inne	227	710
	458	844

	Za okres: od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	Za okres: od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Koszty napraw	-	234
Należności spisane	1.294	-
Strata na ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	5.023	-
Pozostałe koszty	879	156
	7.196	390
Odpis na szacowane straty kredytowe	(715)	14.092
	(715)	14.092

W roku 2019 zaobserwowano spadek pozostałych przychodów operacyjnych z poziomu 844 tys. zł w 2018 roku do 458 tys. zł (spadek o 45,7%).

W działalności operacyjnej odnotowano znaczący spadek pozostałych kosztów operacyjnych. W roku 2019 wynosiły one łącznie 6.481 tys. zł podczas gdy rok wcześniej 14.482 tys. zł. Wyższe koszty w 2018 r. były efektem utworzenia odpisu na szacowane straty kredytowe dotyczącego należności przeterminowanych powyżej 12 miesięcy oraz na jedną należność sporną. Główną pozycją kosztową w 2019 r. jest ujemny wynik na sprzedaży wycofanych z eksploatacji silników lotniczych.

Zysk na działalności operacyjnej za 2019 rok wyniósł 168.540 tys. zł stanowiąc wzrost o 46,1% (53.144 tys. zł) względem 115.396 tys. zł w 2018 roku. Do wzrostu zysku na działalności operacyjnej w 2019 roku przyczynił się wzrost skali działalności Grupy.

2.1.4 Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Za okres:	Za okres:
	od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych	221	251
Odsetki od pożyczek udzielonych	829	-
Pozostałe przychody finansowe	783	110
	1.833	361
		Dane przekształcone
Koszty finansowe:	Za okres:	Za okres:
	od 01.01.2019 do 31.12.2019 000'PLN	od 01.01.2018 do 31.12.2018 000'PLN
Koszty odsetek od:		
<i>Kredytów bankowych</i>	1.490	846
<i>Leasingów finansowych</i>	57.949	13.219
<i>Inne</i>	3.114	363
Różnice kursowe	8.568	16.775
Prowizje od kredytów	1.318	373
Pozostałe koszty finansowe	4.257	3.441
	76.696	35.017
Ogółem koszty finansowe netto	(74.863)	(34.656)

Przychody finansowe w 2019 roku wyniosły 1.833 tys. zł i były o 1.472 tys. zł wyższe niż w roku poprzednim, w którym wyniosły 361 tys. zł. Główne czynniki wzrostu w tej pozycji to odsetki od pożyczki udzielonej do Chair oraz dodatnia korekta dyskonta depozytów.

Koszty finansowe w 2019 roku osiągnęły poziom 76.696 tys. zł i były wyraźnie wyższe niż w 2018 roku, w którym wyniosły 35.017 tys. zł. Ponad dwukrotny wzrost kosztów finansowych był spowodowany przede wszystkim wdrożeniem MSSF 16, implikującym prezentację wszystkich leasingów (również leasingu operacyjnego) w RZIS jako amortyzacji i odsetek.

Zysk netto w roku 2019 cechował się dodatnią dynamiką wzrostu. W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2019 roku zysk netto wygenerowany przez Grupę wyniósł 84.991 tys. zł i był o 20.572 tys. zł (31,9%) wyższy niż w analogicznym okresie zakończonym 31 grudnia 2018 roku, w którym wyniósł 64.419 tys. zł. Czynnikiem decydującym o wzroście wyniku netto była większa niż w roku poprzedzającym skala działalności Grupy oraz uwzględnienie 14,1 mln zł łącznego efektu nabycia szwajcarskiej spółki Chair.

2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 31 grudnia 2019 roku.

	Stan na dzień 31.12.2019 000' PLN	Dane przekształcone Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Aktywa trwałe		
Rzeczowe aktywa trwałe	1.389.182	815.099
Wartości niematerialne i prawne	994	249
Inwestycje	21.756	-
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	-	.0
Należności pozostałe	105.705	129.491
Razem Aktywa trwałe	1.517.637	944.839
Aktywa obrotowe		
Zapasy	6.029	4.932
Inne aktywa finansowe	15.624	-
Należności handlowe oraz pozostałe	95.619	73.183
Bieżące aktywa podatkowe	788	5.792
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	88.465	100.414
Rozliczenia międzyokresowe	5.495	24.754
Razem Aktywa obrotowe	212.020	209.075
Aktywa razem	1.729.657	1.153.914

W roku 2019 suma aktywów Grupy wyniosła 1.729.657 tys. zł (wzrost o 50 % wobec stanu na koniec 2018 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, oraz należności handlowe oraz pozostałe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku trwałego Grupy na koniec 2019 roku wyniósł 92% (odpowiednio: 86% na koniec 2018 roku), natomiast należności długoterminowych 7% (odpowiednio 14% na koniec 2018 roku).

W 2019 roku Grupa odnotowała istotny wzrost rzeczowych aktywów trwałych. Na koniec 2019 roku ich wartość osiągnęła poziom 1.389.182 tys. zł (wzrost o 70,4% względem stanu z 31 grudnia 2018 roku). Wzrost rzeczowych aktywów trwałych spowodowany był wzrostem ilości eksploatowanych samolotów oraz wdrożeniem standardu MSSF 16 w wyniku czego leasing operacyjny samolotów zaczął być prezentowany jako aktywo trwałe.

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 2019 roku wyniósł 45% (35% w roku poprzednim), natomiast środków pieniężnych i ich ekwiwalentów 41,7 % (48 % w roku poprzednim).

Wartość aktywów obrotowych w 2019 roku zanotowała wzrost o 2.945 tys. zł. Na dzień 31 grudnia 2019 roku wartość aktywów obrotowych wyniosła 212.020 tys. zł.

Rozliczenia międzyokresowe spadły do 5.495 tys. zł na koniec analizowanego okresu, co stanowi spadek o 77,8 % w porównaniu do roku poprzedniego. To również jest efekt wdrożenia MSSF 16 w wyniku którego RMK związane z leasingiem operacyjnym zostało przeniesione do zysków zatrzymanych.

2.2.2 Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 31 grudnia 2019 roku.

	Stan na dzień 31.12.2019 000' PLN	Dane przekształcone Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Kapitał własny		
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Kapitał zapasowy	331.320	277.140
Rozliczenie połączenia	(38.655)	(38.655)
Zyski zatrzymane	(33.604)	(17.916)
Wynik okresu	84.991	64.419
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych	(1)	(1)
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	361.595	302.531
Udziały niekontrolujące	-	-
Razem kapitały własne	361.595	302.531
Zobowiązania długoterminowe		
Pożyczki i kredyty bankowe	1.007	1.800
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego	29.199	20.583
Rezerwy długoterminowe	1.865	1.669
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu	873.677	488.461
Rozliczenia międzyokresowe	47.603	59.002
Razem Zobowiązania długoterminowe	953.351	571.515
Zobowiązania krótkoterminowe		
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	120.921	134.301
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	4.205	3.920
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu	199.283	61.331
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	31.166	21.081
Rezerwy krótkoterminowe	.960	6.026
Rozliczenia międzyokresowe	13.912	18.082
Zobowiązania do wykonania świadczenia	44.264	35.127
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	414.711	279.868
Zobowiązania związane bezpośrednio z aktywami trwałymi klasyfikowanymi jako przeznaczone do zbycia	-	-
Pasywa razem	1.729.657	1.153.914

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 2019 roku wyniósł 20,9% wobec 26,2% na koniec 2018 roku, natomiast udział zobowiązań i rezerw na zobowiązania wyniósł 79,1% wobec 73,8% na koniec poprzedniego roku.

W trakcie 2019 roku wartość kapitałów własnych wzrosła o 59.064 tys. zł w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec grudnia 2019 roku kapitały własne Grupy wynosiły 361.595 tys. zł, wobec 302.531 tys. zł na dzień 31 grudnia 2019. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 19,5% w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 331.320 tys. zł. Na koniec grudnia 2018 roku wartość kapitału zapasowego wynosiła 277.140 tys. zł. Znaczącą rolę w strukturze kapitałów własnych stanowi także wynik z bieżącego okresu w wysokości 84.991 tys. zł, który stanowi 23,5% kapitałów własnych. Wartość zysków zatrzymanych jest ujemna i wynosi -33.604 tys. zł (odpowiednio: -17.916 tys. zł na koniec 2018 roku).

W strukturze zobowiązań nie wystąpiły istotne zmiany. Udział zobowiązań długoterminowych wyniósł 55,1% w sumie pasywów (49,5% w roku poprzednim). Zobowiązania długoterminowe stanowiły na dzień 31 grudnia 2019 69,7% zobowiązań ogółem i wyniosły 953.351 tys. zł (odpowiednio: 67,1% i 571.515 tys. zł na koniec roku poprzedniego). Wzrost zobowiązań długoterminowych związany był głównie zwiększeniem ilości eksploatowanych samolotów oraz wdrożeniem standardu MSSF 16 skutkującego tu wykazaniem przyszłych płatności z tytułu również leasingu operacyjnego jako zobowiązań leasingowych. Wartość zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu wzrosła z 488.461 tys. zł do 873.677 tys. zł.

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły istotnie w 2019 roku o 134.843 tys. zł (48%) by na 31 grudnia 2019 roku osiągnąć poziom 414.711 tys. zł (odpowiednio: 279.868 tys. zł na koniec roku poprzedniego). Podobnie jak w zobowiązaniach długoterminowych, również tutaj główny czynnik wzrostu to zobowiązania z tytułu leasingu samolotów przekształcone do wymogów MSSF 16.

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.

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 9% floty Grupy, dlatego wpływ na realizację programu przewozowego nie jest istotny.

W maju 2019 r. Grupa Kapitałowa Enter Air S.A. nabyła 49.9% akcji w spółce Germania Flug AG (obecnie: Chair Airlines AG) z siedzibą w Glattbruggu. Spółka Chair Airlines AG jest spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym. Spółka od 5-ciu lat prowadzi przewozy regularne i czarterowe z wykorzystaniem 3 samolotów Airbus A319, operuje na rynkach europejskich oraz popularnych kierunkach wakacyjnych w Afryce i na bliskim wschodzie. Przeprowadzenie powyższej transakcji jest zgodne ze strategią rozwoju Grupy Enter Air, gdyż pozwoli Grupie na ekspansję na niemieckojęzyczne rynki.

W 2016 roku Wielka Brytania zdecydowała o wyjściu z Unii Europejskiej, co ostatecznie nastąpiło w styczniu 2020 roku. Grupa stara się utrzymać 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, która jesienią 2019 roku zmieniła nazwę na Buzz. Rozpoczęcie działalności przewozowej nowej firmy miało miejsce jeszcze w czerwcu 2018 roku, jednakże jej udział w rynku nadal jest niewielki.

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 wzrośnie o 7,7%, natomiast między 2020, a 2030 rokiem średnioroczny wzrost wyniesie 5,5%. 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 prawie podwoi się. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w ciągu 3 kwartałów 2019 roku 37.597 tys. pasażerów, notując wzrost w stosunku do 3 kwartałów roku 2018 wynoszący o 6%.

Powyższe szacunki nie biorą pod uwagę sytuacji kryzysowej wywołanej pandemią COVID-19. Może ona wpłynąć na zaburzenie szybkiego wzrostu ruchu, jednak uważamy, iż takie zawirowanie nastąpi jedynie w krótkim horyzoncie czasowym i w ciągu kilkunastu miesięcy rynek wróci do naturalnego tempa wzrostu i prognozowanych wolumenów.

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 1 kwartał 2022 roku (1 samolot) i 1 kwartał 2023 (1 samolot). Ze względu na czasowe uziemienie MAXów oraz wstrzymanie produkcji, które miało miejsce w 2019 roku, jest prawdopodobne, że dostawy w/w samolotów zostaną odsunięte w czasie. Spółka jest w kontakcie z producentem w tej sprawie, jednak na dzień sprawozdania żadne decyzje nie zostały uzgodnione.

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 2019 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. 2019 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, dającemu przewagę konkurencyjną w stosunku do innych linii lotniczych. Jedną z podstaw sukcesu Grupy jest umiejętne zarządzanie i niwelowanie ryzyk występujących w branży.

3.1 Charakterystyka polityki w zakresie kierunków rozwoju grupy kapitałowej emitenta

W 2019 roku Grupa Enter Air posiadała największy udział w rynku przewozów czarterowych. Według danych ULC, w ciągu 3 kwartałów 2019 roku Spółka przewiozła 1.352.688 pasażerów (29,2% udział w rynku przewozów czarterowych).

W ciągu 3 kwartałów 2019 roku polscy klienci najczęściej wybierali Grecję – 26,1% udziału w rynku, drugim turystycznym kierunkiem jest Turcja – 25,9%, na trzecim miejscu Bułgaria – 10,5%, a na czwartym Hiszpania z udziałem 9,8%. Powyższe dane potwierdzają przewidywania Grupy odnośnie atrakcyjności kierunków i pokrywają się udziałem destynacji w portfolio Grupy.

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2019 roku (3 kwartały) odpowiadali łącznie za prawie 70% rynku.

Grupa w ocenie Zarządu wyróżnia się na tle pozostałych przewoźników 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.

W maju 2019 r. Grupa Kapitałowa Enter Air S.A. nabyła 49.9% akcji w spółce Germania Flug AG (obecnie: Chair Airlines AG) z siedzibą w Glattbruggu. Spółka Chair Airlines AG jest spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym. Spółka od 5-ciu lat prowadzi przewozy regularne i czarterowe z wykorzystaniem 3 samolotów Airbus A319, operuje na rynkach europejskich oraz popularnych kierunkach wakacyjnych w Afryce i na bliskim wschodzie. Przeprowadzenie powyższej transakcji jest zgodne ze strategią rozwoju Grupy Enter Air, gdyż pozwoli Grupie na ekspansję na niemieckojęzyczne rynki.

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.

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. Grupa, dzięki swojej dywersyfikacji rynkowej oraz bardzo szerokiej ofercie tras, przenosi swoje operacje z rejonów zagrożonych do rejonów niedotkniętych kryzysem, takich jak np. Wyspy Kanaryjskie i Hiszpania, Grecja, Bułgaria, Sardynia, Sycylia, Chorwacja, itp.

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

3.3.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi

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

Ograniczenia w ruchu lotniczym spowodowane pandemią COVID-19 praktycznie z dnia na dzień uziemiły flotę Enter Air oraz innych przewoźników. Wykonywane sporadyczne rejsy cargo, repatriacyjne i rządowe są tylko znikomym procentem ruchu jaki jest konieczny dla utrzymania rentownej działalności przy potencjale produkcyjnym Enter Air. Zjawisko pandemii COVID 19 jest zagrożeniem dla wyników Grupy w 2 kwartale 2020 oraz może mieć negatywny wpływ na wyniki Grupy w całym 2020 roku w przypadku dalszego niekontrolowanego rozwoju wirusa w Europie i basenie Morza Śródziemnego. Model biznesowy Enter Air oparty na przedpłatach (zarówno przychody, jak i koszty) istotnie zwiększa odporność Grupy na sytuacje kryzysowe.

Dzięki modelowi biznesowemu Enter Air opartemu na przedpłatach (i przychody i koszty) odporność Enter Air na sytuacje kryzysowe wydaje się być dość znaczna. Należy podkreślić, że Enter Air powstał w czasie największego

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

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

W ramach analizy dotyczącej kontynuowania działalności Zarząd wziął pod uwagę szereg scenariuszy rynkowych jakie mogą wystąpić w związku z pandemią COVID-19. Analizowano scenariusze zakładające powrót do latania szybki, wolny oraz scenariusz zakładający, że do końca roku nie będzie latania. W każdym scenariuszu rozpatrzono możliwości dopasowywania skali zasobów, a tym samym skali kosztów stałych do skali działalności. Z przeprowadzonych analiz wynika, iż Grupa posiada wystarczające środki własne oraz możliwości pozyskania środków dodatkowych by przetrwać w każdym scenariuszu. Model biznesowy pozwala na elastyczne dopasowanie się do warunków rynkowych.

W połowie maja 2020 roku Komisja Europejska przedstawiła zalecenia dotyczące otwierania turystyki i transportu. Działania KE mają na celu stopniowe otwieranie granic wewnątrz Unii Europejskiej przy jednoczesnym stosowaniu różnych środków bezpieczeństwa, takich jak maseczki, żele dezynfekujące czy dystans społeczny (jednakże nie rekomenduje się pozostawiania części miejsc wolnych na pokładzie samolotu). Większość krajów dotkniętych pandemią, takich jak Bułgaria, Grecja, Włochy, Hiszpania, Portugalia, Egipt, Tunezja czy Turcja, jest znacząco uzależniona od turystyki, w związku z czym planowane jest otwarcie rynku od czerwca/lipca 2020 roku oraz wdrożenie programów wspierających turystykę. Touroperatorzy, z którymi współpracuje Enter Air planują rozpoczęcie operacji w takim właśnie okresie. Aktualne informacje na temat otwierania poszczególnych krajów można znaleźć na stronie Eurocontrol: <https://www.eurocontrol.int/covid19>.

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 3 kwartały 2019 roku największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (29,2% udziału w rynku); (ii) Ryanair Sun (20,1% udziału w rynku); (iii) Smartwings (d. Travel Service (18%)). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługują prawie 67,3% rynku. Pozostałe 32,7% rynku jest obsługiwane przez kilkanaście linii lotniczych, w tym Onur Air, LOT Polish Airlines, Blue Panorama Airlines, Nouvelair Tunisie 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 kontraktacja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerzucenia swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne. Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 50/50 wolumenu usług na rynku rodzimym w stosunku do eksportu usług.

Coraz bardziej aktywne na rynku przewozów wakacyjnych są tanie linie lotnicze oraz tradycyjne linie lotnicze oferujące bilety grupowe na rejsach regularnych, lub też świadczące usługi czarterowe w ramach wolnej

pojemności przewozowej. Ryzyko dla Grupy związane z tanimi liniami lotniczymi, związane jest m.in. z możliwością rezygnacji przez niektórych klientów z usług biur podróży na rzecz samodzielnych wyjazdów zagranicznych przy wykorzystaniu tanich linii lotniczych jako środka transportu. Jest to część rynku, która stale się rozwija. Zarówno Enter Air, jak i biura podróży oferują od kilku lat przeloty dla pasażerów niekorzystających z pakietów „All Inclusive”. Grupa jest przygotowana do dalszego rozszerzenia swojej oferty przelotów dla turystów indywidualnych, jest to jednak nadal rynek niszowy, który dopiero się rozwija.

3.3.6 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 wewnątrzspółnotowego, jednak jedynie gdy zdarzenie nie jest wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zjawisko zakłóceń rejsów jest w skali działalności Grupy zjawiskiem niewielkim. W 2019 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 2019 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 2019 roku 37.597 tys. pasażerów, notując wzrost w stosunku do 3 kwartałów roku 2018 wynoszący o 6%. 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 2019 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2019 roku linie Enter Air należały do czołówki przewoźników pod względem wielkości przewozów z polskich portów lotniczych (4 miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów), biorąc pod uwagę zarówno przewoźników regularnych, jak i czarterowych. Ponadto Grupa posiada wiodącą pozycję na wyodrębnionym rynku przewozów czarterowych. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, największe udziały w 2019 roku (3 kwartały) w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Polskich Linii Lotniczych LOT, Wizz Air, Enter Air oraz Lufthansy.

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 2019 roku”, istotna część ruchu lotniczego przypada na miesiące sezonu letniego (od czerwca do października). Grupa dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

3.4.5 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 2018 roku w całej Unii Europejskiej (UE-28) drogą lotniczą przewieziono 1.106 milionów pasażerów (wzrost o 6,1% w stosunku do roku 2017).

W przypadku Polski wzrost liczby przewiezionych drogą lotniczą pasażerów w 2018 w stosunku do roku 2017 wyniósł 16,1%, co potwierdza, iż wraz z dalszym wzrostem gospodarczym Polski liczba pasażerów 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 2019 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły 4,5 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 2019 roku Grupa przewiozła 1.325.688 pasażerów (29,2% 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 2019 roku (3 kwartały) odpowiadali łącznie za prawie 70% rynku. W ocenie Zarządu Enter Air wyróżnia się na tle pozostałych przewoźników 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 nisko-kosztowi i tradycyjni.

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

3.6 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.

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 ład korporacyjny (<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 szczególnych 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 powiązanymi 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

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.	1.874.000	10,68%
Fundusze zarządzane przez Investors Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A.	1.505.919	8,58%
OFE Generali	1.602.835	9,14%

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 szczególny 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 różnicowanie 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. uchwałą 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.

Nabywanie i zbywanie nieruchomości, użytkownika wieczystego, udziału we współwłasności nieruchomości lub udziału w prawie użytkownika 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 2019 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 2019 r. stan Rady Nadzorczej Enter Air S.A. był następujący:

1. Pani Ewa Kubrak
2. Pani Joanna Braulińska-Wójcik
3. Pani Patrycja Koźbiał
4. Pan Paweł Brukszo
5. Pan Piotr Przedwojewski
6. Pan Michał Wnorowski (*do 23.06.2019*)
7. Pan Marek Młotek-Kucharczyk (*do 24.06.2019*)

Na dzień 31 grudnia 2019 r. skład Rady Nadzorczej był następujący:

1. Pani Ewa Kubrak
2. Pani Joanna Braulińska-Wójcik
3. Pani Patrycja Koźbiał
4. Pan Paweł Brukszo
5. Pan Piotr Przedwojewski
6. Pan Dariusz Górski (*od 24.06.2019*)
7. Pan Krzysztof Kaczmarczyk (*od 24.06.2019*)

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: Pan Piotr Przedwojewski (Przewodniczący Komitetu Audytu), Pani Patrycja Koźbiał i Pani Joanna Braulińska-Wójcik. W dniu 26 listopada 2019 r. Rada Nadzorcza powołała na członka Komitetu Audytu także Pana Krzysztofa Kaczmarczyka.

Wszyscy członkowie Komitetu Audytu spełniają kryteria niezależności, o których mowa w dokumencie „Dobre praktyki spółek notowanych na GPW 2016”.

Pan Piotr Przedwojewski posiada wykształcenie wyższe. W 2014 r. zakończył postępowanie kwalifikacyjne na biegłego rewidenta w Krajowej Radzie Biegłych Rewidentów (wpisany na listę biegłych rewidentów pod nr 13016).

Pan Piotr Przedwojewski rozpoczął karierę zawodową w 1998 r. w Pracowni Sieci Komputerowych Centrum Symulacji i Komputerowych Gier Wojennych Akademii Obrony Narodowej, gdzie pracował do 2008 r. W latach 2008-2010 pracował w Strategia Horwath Audit, a następnie w latach 2010-2012 w BDO. Od 2012 r. współpracuje z IQ TAX oraz jest Dyrektorem Departamentu Finansowego w Saturn Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych.

Pani Patrycja Koźbiał posiada wykształcenie wyższe. Rozpoczęła karierę zawodową w 1998 r. jako asystent biegłego rewidenta w BDO. W latach 1999-2007 pracowała w Baker Tilly Smoczyński i Partnerzy (dawniej: Moore Stephens Smoczyński i Partnerzy) jako konsultant, starszy konsultant, a następnie manager ds. audytu. W latach 2007-2009 Pani Patrycja Koźbiał zajmowała stanowisko managera ds. audytu w Kancelarii Porad Finansowo-Księgowych dr Piotr Rojek, a w latach 2010-2011 stanowisko konsultanta w BTFG Audit. Ponadto Pani Patrycja Koźbiał jest współwnikiem spółki IQ Tax 1, w której również pełni funkcję prezesa zarządu.

Pani Joanna Aleksandra Braulińska-Wójcik posiada wykształcenie wyższe. W roku 2009 ukończyła Kurs dla Kandydatów na Członków Rad Nadzorczych Spółek z udziałem Skarbu Państwa. Joanna Braulińska-Wójcik rozpoczęła karierę zawodową w 2003 r. jako prawnik w spółce COBRA METAL POLSKA. Następnie pracowała jako prawnik w spółce Annacond Enterprises, gdzie od 2011 do 2014 r. pełniła również funkcję członka rady nadzorczej. W latach 2013 – 2015 Pani Joanna Braulińska-Wójcik pracowała jako dyrektor ds. rozwoju w spółce Energopol Serwis, a następnie, do chwili obecnej, w spółce Poltransgaz. Obecnie jest członkiem rady nadzorczej w spółkach Energorozwój oraz EGESA Grupa Energetyczna, przewodniczącą rady nadzorczej w spółce CAM MEDIA, prezesem zarządu w spółce Era International oraz wiceprezesem zarządu w spółce Polnaftrans.

Krzysztof Kaczmarczyk posiada wykształcenie wyższe, jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie ze specjalizacją finanse i rachunkowość, był też słuchaczem Uniwersytetu Warszawskiego, kierunku Stosunki Międzynarodowe. W latach 1999-2008 pracował w Deutsche Bank w Polsce, gdzie pełnił m.in. funkcję Zastępcy Dyrektora Departamentu Analiz Rynku Akcji oraz Analityka Rynku Akcji – region Europy Środkowo Wschodniej. W okresie 2008-2010 pełnił różne funkcje zarządcze w Grupie TP S.A., w tym Dyrektora Pionu Strategii i Rozwoju. W latach 2010- 2011 pracował w szwajcarskim banku inwestycyjnym Credit Suisse w Polsce. W latach 2012-2015 pełnił funkcję Vice Prezesa Zarządu ds. Strategii i Rozwoju w spółce Emitel – wiodącym operatorze naziemnej sieci radiowo-telewizyjnej w Polsce. W latach 2016- 2019 Doradca Zarządu KGHM Polska Miedź S.A. Obecnie zawodowo, niezależny członek Rad Nadzorczych spółek notowanych na GPW w Warszawie. Niemalże 15-letnie doświadczenie nadzorcze zdobywał zasiadając w radach nadzorczych ponad 30 spółek notowanych na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie.

Informacja na temat świadczenia dozwolonych usług przez audytora na rzecz Emitenta

Biegły rewident lub firma audytorska przeprowadzający ustawowe badania Spółki, podmiot powiązany z firmą audytorską oraz członkowie sieci, do której należy biegły rewident lub firma audytorska, nie świadczą bezpośrednio ani pośrednio na rzecz Spółki ani jednostek powiązanych żadnych usług niebędących czynnościami rewizji finansowej z wyjątkiem usług wskazanych w art. 136 ust. 2 ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym, w zakresie niezwiązanym z polityką podatkową Spółki, po przeprowadzeniu przez Komitet Audytu oceny zagrożeń i zabezpieczeń niezależności i wyrażeniu zgody przez Komitet Audytu.

Główne założenia polityki wyboru firmy audytorskiej oraz polityki w zakresie świadczenia dozwolonych usług przez firmę audytorską

Obowiązująca w Enter Air S.A. polityka wyboru firmy audytorskiej zakłada, że firmę audytorską wybiera Rada Nadzorcza kierując się rekomendacją Komitetu Audytu. Wybór firmy audytorskiej dokonywany jest w oparciu o przejrzyste i niedyskryminujące kryteria, w szczególności:

- 1) Bezstronność, niezależność, rzetelność i wiarygodność podmiotu.
- 2) Doświadczenie podmiotu w badaniu sprawozdań finansowych jednostek zainteresowania publicznego.
- 3) Proponowany skład zespołu i harmonogram przeprowadzenia czynności rewizji finansowej przez firmę audytorską zapewniający rzetelne i terminowe wykonanie tych czynności.
- 4) Zakres proponowanej współpracy firmy audytorskiej oraz kluczowego biegłego rewidenta z Zarządem i Radą Nadzorczą, a w szczególności z Komitetem Audytu.
- 5) Pozycja na rynku usług audytorskich.
- 6) Zaproponowane wynagrodzenie firmy audytorskiej za świadczone usługi, nie zawierające komponentów warunkowych

Firma audytorska wybierana jest na okres nie dłuższy niż 5 lat z uwzględnieniem obowiązkowej rotacji, zgodnie z wymogami określonymi w art. 66 Ustawy o rachunkowości.

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 lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu.
- Roszczenie przeciwko Spółce Enter Air Sp. z o. o. 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 odpowiedzi na ww. pozew, Enter Air Sp. z o.o. wniósł o oddalenie roszczeń i złożył powództwo wzajemne żądając zapłaty na swoją rzecz łącznie kwoty ok. 3.033.901,18 USD z tytułu zryczałtowanego odszkodowania umownego oraz dodatkowych kosztów. Strony są obecnie po wymianie dwóch rund pism, oczekują na posiedzenie organizacyjne sądu angielskiego i odbyło się pierwsze spotkanie negocjacyjne. Zdaniem Zarządu Jednostki dominującej roszczenie przeciwko Enter Air jest bezzasadne. Zarząd ocenia, iż Grupa Kapitałowa nie będzie zobowiązana do wypłaty kontrahentowi żadnych istotnych kwot z tytułu roszczenia.
- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę odszkodowania w sprawie toczącej się przez Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 grudnia 2018 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.415.607,00 PLN.

- Postępowanie karne, w którym Spółka Enter Air Sp. z o. o. 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 Spółki Enter Air Sp. z o. o. o odszkodowanie w wysokości 3.450.057,30 USD. W dniu 3 stycznia 2019 roku Sąd I instancji wydał wyrok oddalający powództwo Spółki w całości. Spółka wniosła apelację i oczekuje na wyznaczenie rozprawy.
- Roszczenie przeciwko Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę solidarnie łącznej kwoty w wysokości 11.631.326 PLN tytułem zwrotu depozytu i opłat, zapłaty kary umownej oraz odszkodowania w związku z naruszeniem postanowień umów dotyczących obsługi lotów czarterowych realizowanych przy użyciu statków powietrznych Enter Air sp. z o.o. Postępowanie toczy się przed Sądem Okręgowym w Warszawie.

6 INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA

Za kryterium znaczącej umowy Grupa 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 2019 roku Grupa uznała:

6.1 Umowy z touroperatorami

6.1.1 Umowa z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o.

1 lutego 2019 roku, pomiędzy spółką Enter Air Sp. z o.o. a ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o. zawarta została dwuletnia Umowa Charteru dotycząca usług charterowych, która jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air Sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego. Umowa Charteru została zawarta na czas określony do dnia 30 kwietnia 2021 roku i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Wartość szacunkowa Umowy w pierwszym roku jej obowiązywania, dotyczącym sezonu turystycznego Lato 2019 oraz Zima 2019/2020, wynosi ok. 75.000.000 USD, co stanowi równowartość 279.322.500 zł według kursu średniego NBP z dnia 1 lutego 2019 r. wynoszącego 3,7243.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów. Umowa nie zawiera postanowień nietypowych, które odbiegałyby od warunków stosowanych przez Enter Air Sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z tour operatorami.

6.1.2 Umowa z TUI Poland Sp. z o.o.

W dniu 18 października 2019 pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a TUI Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie zawarta została dwuletnia Umowa Charteru Lotniczego dotycząca usług charterowych na sezony Lato 2020 - Zima 2020/2021 oraz Lato 2021 - Zima 2021/2022, 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 30 kwietnia 2022 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Wartość szacunkowa Umowy w pierwszym roku jej obowiązywania, dotyczącym sezonu turystycznego Lato 2020 oraz Zima 2020/2021 wynosi ok. 147.850.000 USD, co stanowi równowartość 569.266.855 zł według kursu średniego NBP z dnia 18 października 2019 r. wynoszącego 3,8503. Wartość szacunkowa w drugim roku jej obowiązywania dotyczącym sezonu turystycznego Lato 2021 oraz Zima 2021/2022 wyniesie nie mniej niż ok. 147.850.000 USD, co stanowi równowartość 569.266.855 zł według kursu średniego NBP z dnia 18 października 2019 wynoszącego 3,8503.

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 istotnie od warunków stosowanych przez Enter Air sp. z o.o. w podobnych umowach zawieranych z touroperatorami.

6.1.3 Załącznik do umowy z TUI Poland Sp. z o.o.

W dniu 18 października 2019 roku zawarty został Załącznik nr 3 do Umowy Czarteru zawartej przez Enter Air Sp. z o.o. z TUI Poland Sp. z o.o. wprowadzający zmiany do Umowy na sezon Lato 2019 – Zima 2019/2020. Umowa została zawarta na czas określony do dnia 30 kwietnia 2020 roku i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air Sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie. Zawarcie Załącznika nr 3 wprowadziło zmiany w zakresie programu bazowego Zima 2019/2020, zaś pozostałe zapisy Umowy pozostały bez zmian.

Wartość szacunkowa Umowy w zakresie programu bazowego Zima 2019/2020 po wprowadzonej Załącznikiem nr 3 zmianie wynosi ok. 31.370.000 USD, co stanowi równowartość 120.783.910 zł według kursu średniego NBP na dzień 18 października 2019 r. wynoszącego 3,8503.

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

6.1.4 Umowa z Rainbow Tours S.A.

W dniu 04 grudnia 2019 roku pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. Rainbow Tours S.A. zawarta została Umowa Czarteru (Air Charter Transport Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon lato 2020 oraz zima 2020/21, 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 2021 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. 49.800.000 USD, co stanowi równowartość 192.462.060 zł według kursu średniego NBP nadzień 04 grudnia 2019 roku wynoszącego 3,8647. 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 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 Aneks do umowy z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o.

W dniu 05 grudnia 2019 roku zawarty został Aneks nr 3 do Umowy Czarteru zawartej przez spółkę Enter Air Sp. z o.o. z ITAKA HOLDINGS Sp. z o.o. w dniu 01 lutego 2019 roku i dotyczącej usług czarterowych, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Aneks określił zakres uzgodnionego programu handlowego dotyczącego następnego roku obowiązywania Umowy Czarteru obejmującego sezon Lato 2020 i Zima 2020/21. Zgodnie z Aneksem wartość programu handlowego wynosi ok. 74.000.000 USD, co stanowi równowartość 285.388.400 zł według kursu średniego NBP z dnia 05 grudnia 2019 r. wynoszącego 3,8566.

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

6.2 Umowy inwestycyjne

6.2.1 Umowa inwestycyjna dotycząca inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG)

W dniu 3 maja 2019 r. Enter Air sp. z o.o. zawarła z Albex Aviation AG z siedzibą w Zürichu (Szwajcaria) oraz osobami fizycznymi umowę inwestycyjną dotyczącą inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG) z siedzibą w Glattbruggu (Szwajcaria).

Germania Flug AG jest spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym (Bundesamt für Zivilluftfahrt -Federal Office of Civil Aviation-FOCA). Spółka od 5-ciu lat prowadzi przewozy regularne i czarterowe z wykorzystaniem 3 samolotów Airbus A319 i jest podmiotem niepowiązanym z niemiecką grupą Germania AG. Zespół Germania Flug AG liczy ponad 100 osób wraz z załogami lotniczymi. Operuje na rynkach europejskich oraz popularnych kierunkach wakacyjnych w Afryce i na bliskim wschodzie.

Zgodnie z postanowieniami Umowy Inwestycyjnej, Enter Air obejmie 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki w zamian za wkład pieniężny w wysokości 2.000.000 USD.

6.2.2 Finalizacja umowy inwestycyjnej dotyczącej inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG)

W dniu 24 maja 2019 r. miała miejsce finalizacja umowy inwestycyjnej pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a Albex Aviation AG z siedzibą w Zürichu (Szwajcaria) oraz osobami fizycznymi dotyczącej inwestycji w spółkę Germania Flug AG (obecnie Chair Airlines AG) z siedzibą w Glattbruggu (Szwajcaria). Tym samym Enter Air objął 1.499 nowych akcji imiennych Spółki stanowiących ok. 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.

6.3 Umowy leasingu

6.3.1 Umowa z Pekao Leasing

Enter Air Sp. z o.o. uzyskała w grudniu 2019 roku finansowanie w formie leasingu zwrotnego od Pekao Leasing Sp. z o.o. samolotu uprzednio nabytego od leasingodawcy finansowego PKO Leasing S.A.

Okres leasingu wskazany w umowie pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. (jako Korzystającym) a Pekao Leasing Sp. z o.o. (jako Finansującym) został określony na 60 miesięcy. Przedmiotem umowy jest samolot Boeing B737-800 o numerze producenta MSN28073 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 stanowią dwa weksle in blanco, oświadczenie o poddaniu się egzekucji wydania przedmiotu leasingu oraz kaucja zabezpieczająca w wysokości trzech rat leasingowych.

Umowa leasingu wygasa wraz z dniem wymagalności ostatniej raty leasingowej przewidzianej na dzień 12 stycznia 2025 r. łączna kwota zobowiązania wynikająca z umowy leasingu wynosi (wraz z odsetkami) 26.295 tys. USD.

6.4 Pozostałe umowy

6.4.1 Chair Airlines AG – umowa wet lease

Enter Air Sp. z o.o. zawarła w dniu 09 kwietnia 2019 roku umowę najmu samolotów Airbus A319 w formule ACMI. Umowa została zawarta na czas określony od dnia 01 czerwca do 30 września 2019 roku. Ostateczna wartość kosztów wynikających z niniejszej umowy za cały 2019 rok wyniosła 2.211 tys. zł.

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.

8 INFORMACJE O ISTOTNYCH TRANSAKCIACH ZAWARTYCH PRZEZ EMITENTA LUB JEDNOSTKĘ OD NIEGO ZALĘŻNĄ 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 2019 roku Grupa kontynuowała współpracę bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

Na mocy aneksu do umowy ramowej zawartego w listopadzie 2019 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 27 listopada 2020 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 grudniu 2019 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 05.02.2020; 15.000.000 USD w okresie od 06.02.2020 do 04.06.2020; 10.000.000 USD w okresie od 05.06.2020 do 05.07.2020; 5.000.000 USD w okresie od 06.07.2020 do 05.11.2020, 10.000.000 USD w okresie od 06.11.2020 do 04.02.2021 oraz 15.000.000 USD w okresie od 05.02.2021 do końca obowiązywania umowy, tj. 03.06.2021. Oprocentowanie kredytu jest następujące: WIBOR ON powiększony o marżę banku dla wykorzystania w PLN, LIBOR ON powiększony o marżę banku dla wykorzystania w USD, EUR lub GBP, 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 22.500.000 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 BNP Paribas Bank Polska S.A. (poprzednio Raiffeisen Bank Polska S.A.)

W lipcu 2019 pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. a BNP Paribas Bank Polska S.A. zawarty został aneks do umowy dotyczącej odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym, która to umowa była pierwotnie zawarta w kwietniu 2018.

Na podstawie powyższych umów BNP Paribas Bank Polska S.A. udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w rachunku bieżącym w maksymalnej wysokości 13.500.000 USD, dostępnego do wykorzystania zarówno w formie gotówkowej jak i bezgotówkowej, w terminie do 30 czerwca 2020 roku.

Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR 1M powiększonej o marżę banku.

Umowa przewiduje standardowy katalog zabezpieczeń kredytu. Zabezpieczenie wierzycelności Banku wynikające z kredytu odnawialnego stanowią w szczególności: cesja wierzycelności 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 BNP Paribas Bank Polska S.A.. Dodatkowym zabezpieczeniem wierzycelności 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.

9.3 Umowy z ING Bank Śląski Polska S.A.

Na podstawie zawartego w grudniu 2019 aneksu do umowy wieloproduktowej z grudnia 2014, ING Bank Śląski S.A. udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego kredytu w maksymalnej wysokości: 10.000.000 USD na okres do dnia 06 maja 2021 r. z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności gospodarczej. Limit kredytowy został udzielony Enter Air Sp. z o.o. do wykorzystania w formie kredytów obrotowych na rachunkach bankowych prowadzonych przez ING Bank lub akredytyw udzielonych przez ING Bank na zlecenie Enter Air Sp. z o.o. w USD. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy procentowej LIBOR dla jednomiesięcznych depozytów międzybankowych powiększonej o marżę ING Banku.

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

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

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

10 INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH

W okresie objętym sprawozdaniem Enter Air S.A. nie udzielała pożyczek jednostce zależnej, 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:	Za okres:
	od 01.01.2019 do 31.12.2019 000' PLN	od 01.01.2018 do 31.12.2018 000' PLN
Stan na początek okresu	<u>1.147</u>	<u>1.147</u>
Kwota nowo - udzielonych pożyczek	-	-
Spłata udzielonych pożyczek	-	-
Stan na koniec okresu	<u>1.147</u>	<u>1.147</u>

Pożyczka ta pozostała nierozliczona na zakończenie omawianego roku obrotowego. Jest ona oprocentowana według stopy WIBOR 3M powiększonej o 1%. Strony uzgodniły pierwotnie termin spłaty pożyczki na 8 marca 2020 r., jednakże na mocy aneksu do umowy zawartego w marcu 2020 roku termin spłaty pożyczki został przeniesiony na marzec 2021.

W okresie objętym sprawozdaniem Spółka Enter Air sp. z o.o. udzieliła nowe pożyczki podmiotowi stowarzyszonemu Chair Airlines AG. Pożyczki zostały udzielone w walucie, ich wartość na dzień 31.12.2019 roku to 3.500 tys. USD. Zgodnie z zapisami umów pożyczkobiorca na koniec umowy spłaca całość kapitału i naliczone odsetki (odsetki nie są kapitalizowane w okresie umowy), nie występują również żadne dodatkowe opłaty i prowizje.

Chair Airlines AG	Za okres:	Za okres:
	od 01.01.2019 do 31.12.2019 000' PLN	od 01.01.2018 do 31.12.2018 000' PLN
Stan na początek okresu	-	-
Kwota nowo - udzielonych pożyczek	36.303	-
Naliczone odsetki	813	-
Spłata udzielonych pożyczek	(23.011)	-
Stan na koniec okresu	<u>14.105</u>	-

W okresie objętym sprawozdaniem nie udzielono pożyczek członkom Zarządu ani Radzie Nadzorczej.

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

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 31 grudnia 2019:

Beneficjent	Kwota	Data zamknięcia	Cel
SASOF IV (A2) AVIATION IRELAND	800.000 USD	19.12.2020	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2020	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2020	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2020	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	17.12.2020	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu

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

W pierwszym półroczu 2019 r. Grupa Kapitałowa Enter Air S.A. nabyła 49.9% akcji w spółce Germania Flug AG (obecnie: Chair Airlines AG) z siedzibą w Glattbruggu. Więcej szczegółów na ten temat zostało opisanych w punkcie 6.2 niniejszego sprawozdania.

13 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

Enter Air S.A. wykorzystuje środki pozyskane z emisji na dokonanie przedpłat na zakup nowych samolotów Boeing. Dwa z zamówionych samolotów zostały już dostarczone, a zwrócone środki zostały ponownie użyte na kolejne samoloty. W I kwartale 2019 roku Grupa wpłaciła łącznie 4.532 tys. USD tytułem przedpłat do Boeinga, jednak dalsze płatności zostały przez Grupę wstrzymane ze względu na uziemienie samolotów przez władze lotnicze. Grupa planuje wznowienie płatności dopiero po powrocie samolotów do latania.

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

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2019 rok.

15 OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI

Działalność prowadzona 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 wykorzystanie to spada o ok. 30%. 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.

	Dane przekształcone	
	Stan na dzień 31.12.2019 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	361.595	302.531
Kredyty i pożyczki razem	32.173	22.881
Zobowiązanie z tytułu leasingu	1.072.960	549.792
Razem zadłużenie odsetkowe	1.105.133	572.673
Współczynnik zadłużenia odsetkowego	3,1	1,9

15.2 Kategorie instrumentów finansowych

	Dane przekształcone	
	Stan na dzień 31.12.2019 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2018 000' PLN
Aktywa finansowe wyceniane w zamortyzowanym koszcie		
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	88.465	100.414
Inne aktywa finansowe	15.624	-
Należności handlowe oraz pozostałe - krótkoterm.	95.619	73.183
Należności pozostałe - długoterminowe	105.705	129.491
	305.413	303.088
Pozostałe zobowiązania finansowe		
Zobowiązania handlowe i pozostałe	120.921	134.301
Kredyty	32.173	22.881
Leasingi finansowe	1.072.960	549.792
	1.226.054	706.974

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 PLN/USD	3,5477	3,5977	3,6477	3,6977	3,7477	3,7977
Zapotrzebowanie na PLN (w tys.PLN)	200.000	56.375	55.591	54.829	54.088	53.366	52.663
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		(2.781)	(2.741)	(2.703)	(2.670)	(2.635)	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		(13.169)					

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

	kurs USD/PLN	3,5477	3,5977	3,6477	3,6977	3,7477	3,7977
Należności długoterminowe (w tys.USD)	27.156	96.341	97.699	99.057	100.415	101.773	103.130
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		1 358	1 358	1 358	1 358	1 357	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		6.789					

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

	kurs USD/PLN	3,5477	3,5977	3,6477	3,6977	3,7477	3,7977
Zobowiązania z tytułu leasingu (w tys.USD)	250.688	889.366	901.900	914.435	926.969	939.503	952.038
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		12.534	12.535	12.534	12.534	12.535	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		62.672					
	kurs EUR/PLN	4,0085	4,0585	4,1085	4,1585	4,2085	4,2585
Zobowiązania z tytułu leasingu (w tys.EUR)	28.075	112.539	113.942	115.346	116.750	118.154	119.557
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 5gr		1.403	1.404	1.404	1.404	1.403	-
zmiana w tys.PLN przy zmianie kursu o 25gr		7.018					

15.3.3 Ryzyko stóp procentowych

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

15.3.4 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Grupę, wzrost średniorocznych stóp procentowych LIBOR o 0,1 p.p. spowodowałby wzrost obciążeń odsetkowych w okresie sprawozdawczym o ok. 5.690 tys. PLN. Natomiast wzrost średniorocznych stóp procentowych EURIBOR o 0,1 p.p. spowodowałby wzrost obciążeń odsetkowych w okresie sprawozdawczym o ok. 760 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

		Dane przekształcone	
		Stan na dzień 31.12.2019	Stan na dzień 31.12.2018
płynność I	Aktywa obrotowe / zobowiązania krótkoterminowe	0,51	0,75
płynność II	Aktywa obrotowe-zapasy / zobowiązania krótkoterminowe	0,50	0,73
płynność III	Środki pieniężne i ich ekwiwalenty / zobowiązania krótkoterminowe	0,21	0,36

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 2019 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 9% floty Grupy, 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 2019 roku nie wprowadzono istotnych zmian w polityce zarządzania przedsiębiorstwem.

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

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 2019 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	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air S.A.	Razem
Marcin Kubrak	60.000	829.500	550.000	60.000	1.499.500
Grzegorz Polaniecki	60.000	829.500	555.128	60.000	1.504.628
Andrzej Kobielski	60.000	829.500	551.171	60.000	1.500.671
Mariusz Olechno	60.000	829.500	736.700	60.000	1.686.200
Razem	240.000	3.318.000	2.392.999	240.000	6.190.999

Zarząd i Rada Nadzorcza Enter Air S.A. otrzymywali w 2019 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		47.484	47.484
Brukszo Paweł		45.045	45.045
Koźbiał Patrycja		47.484	47.484
Kubrak Ewa		47.484	47.484
Przedwojewki Piotr		47.484	47.484
Górski Dariusz		20.490	20.490
Kaczmarczyk Krzysztof		20.490	20.490
Młotek-Kucharczyk Marek		17.807	17.807
Wnorowski Michał		17.807	17.807
Razem	240.000	311.575	551.575

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	13,20%
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 szczególny 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 z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej, do badania:

- sprawozdania finansowego Spółki Enter Air S.A. za 2019 i 2020 rok,
- skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej za 2019 oraz 2020 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 zawarto w dniu 1 sierpnia 2019 r. na czas określony, niezbędny do wykonania badania sprawozdania finansowego. Wynagrodzenie audytora zostało opisane w nocie 6.13 sprawozdania finansowego.

Warszawa, 22 maja 2020

Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu

Mariusz Olechno
Członek Zarządu

Marcin Kubrak
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu