



enter_{air}

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

za okres od 01 stycznia do 30 czerwca 2025 roku

1. OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE

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

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

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

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

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

Skład Zarządu Spółki na dzień 30.06.2025:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| – Grzegorz Wojciech Polaniecki | 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 |
| – Joanna Braulińska-Wójcik | od 13.05.2015 |
| – Paweł Brukszo | od 13.05.2015 |
| – Dariusz Górski | od 24.06.2019 |
| – Krzysztof Kaczmarczyk | od 24.06.2019 |
| – Adrian Jonca | od 27.06.2022 |

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

Informacje o Grupie Kapitałowej

Na dzień 30.06.2025 Grupa kapitałowa Enter Air S.A. obejmuje jednostkę dominującą Enter Air S.A. oraz następujące spółki zależne:

- Enter Air Sp. z o.o. została utworzona 15 października 2009 roku, jako pierwsza spółka Grupy, gdzie Enter Air S.A. posiada 100% udziałów.
- 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 Executive Services Sp. z o.o. została utworzona 28 sierpnia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 100% udziałów.
- Enter Air SKY24 Sp. z o.o. została utworzona 23 listopada 2023 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 70% udziałów.
- Enter Air Hungary Kft. została utworzona 20 marca 2024 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Services Sp. z o.o. posiada 100% udziałów.

Spółka EnterAir.cz.s.r.o. nie prowadzi obecnie działalności operacyjnej.

Pozostałe podmioty należące do Grupy Kapitałowej:

- Chair Airlines AG jest jednostką stowarzyszoną, spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym. Enter Air Sp. z o.o. dokonała zakupu w maju 2019 roku, na mocy umowy Enter Air Sp. z o.o. objęła 1.499 akcji Spółki Chair, stanowiących łącznie 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.
- Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o., jednostka stowarzyszona, której przedmiotem działalności jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR. 45% udziałów w Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. zostało nabyte przez Enter Air Sp. z o.o. w dniu 24 stycznia 2020 roku od Avenger Flight Group, LLC. 1 lipca 2025r. Spółka została jednostką w pełni kontrolowaną przez Grupę Enter Air, w związku z nabyciem całości pozostałych udziałów przez Enter Air Sp. z o.o. 5 sierpnia 2025 r. zgodnie z wpisem do KRS spółka Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. zmieniła nazwę na Enter Air Training Center Sp. z o.o.
- FLY4 Airlines Green Limited jest wspólnym przedsięwzięciem, w którym Enter Air Sp. z o.o. ma 51% udziałów. Przedmiotem działalności spółki jest głównie usługa najmu samolotów z załogami na rzecz przewoźników lotniczych.

W dniu 1 lipca 2025 r. spółka Enter Air Sp. z o.o. nabyła 55% udziałów w spółce Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o. od Avenger Flight Group Europe Corp i tym samym stała się jedynym właścicielem Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o.

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

Wybrane dane finansowe przedstawione poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w punkcie 1 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2025 wraz z danymi porównawczymi za poprzedni rok obrotowy.

2.1 Ocena działalności Grupy

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	37.611	21.002	38.966	21.579
Przychody ze sprzedaży usług	1.217.401	768.704	1.126.467	750.979
	1.255.012	789.706	1.165.433	772.558

Przychody z działalności podstawowej Grupy generowane są na rynku usług lotniczych, głównie przez pasażerskie przewozy czarterowe, a także usługi dodatkowe. Przychody netto ze sprzedaży w I połowie 2025 roku wyniosły 1.255.012 tys. zł, co oznacza wzrost o 8% (89.579 tys. zł) w porównaniu z kwotą 1.165.433 tys. zł za I półrocze 2024 roku.

Wzrost przychodów ze sprzedaży wynika głównie z rozszerzenia skali działalności Spółki. W I półroczu 2025 roku przewoźnik wykonał o 7% więcej operacji w porównaniu do I półrocza ubiegłego roku.

Widoczny wzrost przychodów w porównaniu z rokiem 2024 jest pozytywnym zjawiskiem, które świadczy o coraz większym zakontraktowaniu oraz potwierdza chęć uczestnictwa Polaków w zagranicznych wycieczkach.

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

Informacje geograficzne

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

Nie istnieje jednoznaczne przypisanie jakiegokolwiek aktywa Grupy do któregoś z obszarów geograficznych. Zdecydowana większość aktywów Grupy może być swobodnie przemieszczana i generować przychody w dowolnie wybranym miejscu na świecie.

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

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Krajowi	1.008.440	955.371
Zagraniczni	208.961	171.096
	1.217.401	1.126.467

Powyższe przychody stanowią przychody od odbiorców zewnętrznych. Udział kontraktów z rynków zagranicznych wzrósł o około 2%, co jest bardzo pożądanym trendem przez Grupę, która chce w najbliższych latach dążyć do większego zrównoważenia parytetu między przychodami z Polski i zza granicy. W trakcie roku obrotowego nie miały miejsca żadne transakcje sprzedaży między segmentami (podobnie jak w latach poprzednich).

Informacje o wiodących klientach

Głównymi odbiorcami usług Grupy są touroperatorzy oraz konsolidatorzy / brokerzy, będący pośrednikiem pomiędzy Grupą, a touroperatorami, konsolidujący zapotrzebowanie biur podróży na miejsca w samolocie. Grupa współpracuje głównie z polskimi klientami, ale w portfelu odbiorców znajdują się również podmioty m.in. z Niemiec, Wielkiej Brytanii czy Islandii. Podkreślić należy, że Enter Air współpracuje jedynie z wybranymi biurami podróży / konsolidatorami o stabilnej sytuacji finansowej, co pozwala zabezpieczyć się Grupie przed nieoczekiwaną utratą jednego z kontrahentów.

Poniżej zaprezentowano podział przychodów ze sprzedaży w pierwszym półroczu roku 2025 i 2024 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży w 2025 roku przekroczył 5%.

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Odbiorca 1	340.430	315.859
Odbiorca 2	256.121	233.576
Odbiorca 3	167.166	167.387
Odbiorca 4	158.454	169.202
Odbiorca 5	77.360	57.369
Pozostali	217.870	183.074
Razem	1.217.401	1.126.467

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

2.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	157.374	81.294	125.494	64.459
Zużycie materiałów i energii	427.607	233.712	421.437	248.989
Usługi obce	498.504	315.901	479.201	327.834
Podatki i opłaty	1.817	973	1.168	298
Wynagrodzenia	36.434	19.147	33.424	17.849
Świadczenia na rzecz pracowników	6.396	2.845	5.564	3.239
Ubezpieczenia społeczne	6.714	3.487	5.761	3.169
Wyjazdy służbowe	4.241	2.225	631	419
Pozostałe koszty	6.721	3.493	6.674	3.494
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	31.425	19.116	27.725	16.904
Różnice kursowe	13.685	7.540	(1.736)	(1.425)
	1.190.918	689.733	1.105.343	685.229
Koszty sprzedaży	698	165	706	473
Koszty ogólnego zarządu	40.298	22.219	29.759	15.169
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	31.425	19.116	27.725	16.904
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	1.118.497	648.233	1.047.153	652.683
	1.190.918	689.733	1.105.343	685.229

W I połowie 2025 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 1.190.918 tys. zł, co stanowiło zwiększenie o 8% w stosunku do I połowy 2024 roku. Wzrost ten podyktowany był, podobnie jak w przypadku przychodów, wykonaniem większej ilości operacji lotniczych w porównaniu z rokiem 2024. Wzrost ilości wykonanych operacji wiąże się z koniecznością zakupu większej ilości materiałów i usług niezbędnych do ich wykonania. W strukturze kosztów rodzajowych najwyższa podwyżka wartości została odnotowana w pozycji dotyczącej usług obcych- w pierwszej połowie 2025 roku na koszty usług obcych przeznaczono 498.504 tys. zł podczas gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były niższe o 19.303 tys. zł. Ten wzrost wynikał ze zwiększenia ilości wykonywanych lotów, rosnącej inflacji oraz wyższych kosztów obsługi samolotów.

Na koszty zużycia materiałów i energii w głównej mierze składa się koszt paliwa, którego cena była nieco niższa niż w roku 2024, jednak zwiększenie ilości wykonanych operacji spowodowało wzrost analizowanych kosztów o 6.170 tys. zł.

Koszty wynagrodzeń w I połowie 2025 roku wzrosły o 9% (wartościowo 3.010 tys. zł) w związku podwyżkami wynagrodzeń zasadniczych oraz z większą ilością zatrudnionych pracowników.

W I połowie 2025 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 105.090 tys. zł i był o 16,1 % (14.535 tys. zł) wyższy niż w 2024 roku, w którym z kolei wyniósł 90.555 tys. zł. Czynnikiem wpływającym na wzrost zysku brutto ze sprzedaży było zwiększenie skali działalności Grupy.

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

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	162	156	428	230
Zwrot VAT zagranica	19	19	158	12
Inne	296	288	964	-
	477	463	1.550	242

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Wynik na sprzedaży środków trwałych wraz z wykorzystaniem odpisu	-	-	-	-
Rozliczenie transakcji leasingu zwrotnego	-	-	-	-
Pozostałe	72	8	-	-
	72	8	-	-

Pozostałe przychody operacyjne w analizowanym okresie zmniejszyły się o 1.073 tys. zł. względem pierwszego półrocza 2024 r., w którym wynosiły 1.550 tys. zł. Wyższa wartość wykazywana w 2024 r. wynika z większej ilości otrzymanych odszkodowań, a także z not obciążeniowych wystawionych na kontrahentów w związku z niewywiązaniem się przez nich z warunków umowy.

W I półroczu 2025 Grupa osiągnęła zysk z działalności operacyjnej w kwocie 64.499 tys. zł.

2.1.4. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych i pożyczek udzielonych	383	186	638	189
Przychód z transakcji - instrumenty pochodne	16.662	13.991	9.884	3.440
Dyskonto	5.972	3.817	913	(462)
Różnice kursowe	204.384	102.943	-	-
Pozostałe przychody finansowe	-	-	-	-
	227.401	120.937	11.435	3.167

Przychody finansowe w I połowie 2025 roku wyniosły 227.401 tys. zł i były znacznie wyższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, w którym wyniosły 11.435 tys. zł. Wyższy poziom przychodów finansowych w I półroczu 2025 roku spowodowany był pojawieniem się znaczących przychodów z tytułu różnic kursowych podczas gdy w I połowie 2024 roku Grupa ujęła w wyniku ujemne różnice kursowe z wyceny. W 2025 roku Grupa osiągnęła również wysoki przychód z transakcji pochodnych SWAP i Forward.

Koszty finansowe:	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000' PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000' PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000' PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000' PLN
Koszty odsetek od:				
<i>Kredytów bankowych</i>	5.092	2.532	3.721	1.956
<i>Leasingów</i>	48.927	24.518	33.921	17.327
<i>pożyczki PFR</i>	-	-	763	422
<i>Inne</i>	364	197	86	57
Różnice kursowe	-	-	35.417	18.866
Dyskonto	-	-	2.749	2.749
Strata z transakcji - instrumenty pochodne	11.477	8.569	9.874	4.576
Prowizje od kredytów	395	153	699	503
Pozostałe koszty finansowe	15	15	740	737
	66.270	35.984	87.970	47.193
Ogółem przychody (koszty) finansowe netto	161.131	84.953	(76.535)	(44.026)

Koszty finansowe w I połowie 2025 roku osiągnęły poziom 66.270 tys. zł i były niższe niż w I półroczu 2024 roku, w którym wyniosły 87.970 tys. zł. Tak duże koszty finansowe w 2024 roku wynikały przede wszystkim z ujemnej wyceny bilansowej. Na 30.06.2024 ujemny wynik na różnicach kursowych wynosił 35.417 tys. zł. W 2025 roku istotnym kosztem finansowym były odsetki od leasingów, zwiększenie ze względu na przyjęcie do użytkowania trzech nowych samolotów w leasingu.

Zysk netto w I połowie 2025 roku ukształtował się na poziomie 187.781 tys. zł, podczas gdy w analogicznym okresie roku poprzedniego, odnotowano stratę w wysokości 24.174 tys. zł.

2.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Grupy

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 30 czerwca 2025 roku.

	Stan na dzień 30.06.2025 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2024 000' PLN
Rzeczowe aktywa trwałe	2.184.082	2.030.863
Wartości niematerialne i prawne	27.124	10.284
Inwestycje	66.448	66.876
Należności pozostałe	104.256	111.224
Razem Aktywa trwałe	2.381.910	2.219.247
Zapasy	13.649	10.584
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności krótkoterminowe	425.037	176.847
Aktywa dotyczące podatku bieżącego	45	381
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	265.491	299.501
Inne aktywa finansowe	33.998	2.064
Razem Aktywa obrotowe	738.220	489.377
Aktywa razem	3.120.130	2.708.624

W I półroczu roku 2025 suma aktywów Grupy wyniosła 3.120.130 tys. zł (wzrost o 15% wobec stanu na koniec 2024 roku).

Na wzrost w największej mierze miały wpływ nowe umowy leasingowe, w I półroczu 2025 roku Grupa przyjęła do użytkowania 3 nowe samoloty Boeing 737-800. Ponadto Grupa zwiększyła o około 7% ilość wykonanych operacji lotniczych, co przekłada się na wyższe przychody i tym samym należności na dzień 30.06.2025 r.

Do głównych składników aktywów Grupy należą rzeczowe aktywa trwałe, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu, środki pieniężne, należności handlowe (krótkoterminowe) oraz należności pozostałe długoterminowe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku Grupy na koniec czerwca 2025 roku wynosił 70%, środków pieniężnych 9%, należności handlowych odpowiednio 14% oraz należności długoterminowych pozostałych 3%.

W I półroczu 2025 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych w związku ze wspomnianymi wcześniej przyjętymi nowymi samolotami, zwiększając tym samym flotę Grupy do 33 samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących Grupy na koniec czerwca 2025 r. należały środki pieniężne i ich ekwiwalenty (36% aktywów obrotowych) oraz krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe (58% aktywów obrotowych).

Aktywa obrotowe na koniec czerwca 2025 r. osiągnęły poziom 738.220 tys. zł a zatem wzrosły w stosunku do grudnia 2024 roku o 248.843 tys. zł (51%). Wzrost był wynikiem rosnących należności od touroperatorów przy utrzymaniu znaczących rezerw gotówkowych.

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

2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 30 czerwca 2025 roku.

	Stan na dzień 30.06.2025 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2024 000' PLN
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów	117.983	117.983
Zyski zatrzymane	345.680	210.602
<i>w tym wynik okresu</i>	<i>187.709</i>	<i>65.566</i>
Różnice kursowe z przeliczenia	(16)	(12)
Kapitał własny przypisywany właścicielom jednostki dominującej	481.191	346.117
Udziały niekontrolujące	626	554
Kapitał własny	481.817	346.671
Pożyczki i kredyty bankowe	15.109	17.041
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	44.466	6.580
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu	1.543.270	1.583.249
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz inne zobowiązania długoterminowe	5.083	35.639
Zobowiązania długoterminowe	1.607.928	1.642.509
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania krótkoterminowe	366.163	139.805
Zobowiązania dotyczące podatku bieżącego	4.371	2.334

Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu i inne finansowe	274.492	309.092
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	118.161	166.989
Rezerwy krótkoterminowe	6.832	6.382
Inne zobowiązania finansowe	-	-
Zobowiązania do wykonania świadczenia	260.366	94.842
Zobowiązania krótkoterminowe	1.030.385	719.444
Kapitał własny i zobowiązania	3.120.130	2.708.624

W trakcie I połowy 2025 roku zwiększyła się wartość kapitałów własnych o 135.146 tys. zł (39%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec czerwca 2025 kapitały własne Grupy wynosiły 481.817 tys. zł, wobec 346.671 tys. zł na dzień 31 grudnia 2024. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowią zyski zatrzymane. W 2024 roku pojawiła się w sprawozdaniu pozycja udziały niekontrolujące ze względu na fakt, iż 30% udziałów w Enter Air SKY24 Sp. z o.o. należy do innego podmiotu.

Struktura zobowiązań na 30 czerwca 2025 uległa istotnej zmianie w porównaniu ze stanem na ostatni dzień bilansowy ubiegłego roku. Wzrost odnotowano przede wszystkim w ramach zobowiązań krótkoterminowych.

Na wartość zobowiązań krótkoterminowych w 36% składają się zobowiązanie wobec akcjonariuszy w postaci dywidendy, zobowiązania handlowe i pozostałe. Ich wartość na koniec I połowy 2025 roku wynosiła 316.163 tys. zł. i była wyższa o 226.358 tys. zł w porównaniu z 139.805 tys. zł na koniec 2024 roku. Kolejną, istotną pozycją są zobowiązania do wykonania świadczenia stanowiące 25% zobowiązań krótkoterminowych ogółem. Ich wartość na koniec analizowanego okresu czerwca wynosiła 260.366 tys. zł. i była wyższa o 165.524 tys. zł w odniesieniu do stanu na dzień 31 grudnia 2024, co świadczy o zbliżającym się wysokim sezonie i dużej ilości operacji lotniczych wykonywanych w okresie wakacyjnym.

2.3 Zdarzenia o nietypowym charakterze

W pierwszym półroczu 2025 roku nie wystąpiły zdarzenia mające istotny bezpośredni wpływ na działalność operacyjną Grupy.

2.4 Perspektywy rozwoju działalności

Enter Air jest spółką rosnącą w sektorze przewozów turystycznych w Europie. Bazowym rynkiem dla Grupy Enter Air jest rynek polski, który, poza zakłóceniami w 2020 i 2021 roku stabilnie rośnie. 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.

Zarówno bieżący obraz rynku jak i perspektywy rozwoju rynku turystycznego związane z wejściem na rynek wyżu demograficznego z lat 80-tych pozwalają na optymistyczne patrzenie w przyszłość Grupy Enter Air. Ponadto podejmowane są działania, które prowadzą do dalszego wzmocnienia modelu biznesowego, takie jak:

- budowa własnego (wspólnie z TUI DE) przewoźnika ACMI, czyli dostawcy usługi, która obecnie kupowana jest na zewnątrz,
- rozbudowa własnych zdolności do obsługi technicznej samolotów przez rozszerzanie zakresu certyfikacji i wielkości zaangażowanych zasobów.

Ze względu na fakt, że Grupa wykazuje się dobrą na tle konkurencji zdolnością do radzenia sobie ze zmiennością sytuacji rynkowej przy jednoczesnym dbaniu o jakość produktu dla odbiorców, 2025 rok będzie prawdopodobnie kolejnym rekordowym rokiem jeśli chodzi o skalę zamówień i realizowane obroty.

3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W 2025 roku Grupa Enter Air zajmuje na rynku polskim nadal pozycję lidera przewozów czarterowych.

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

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

W 2017 roku Grupa zakończyła proces pozbywania się samolotów starszej generacji typu B737-400, które zostały w pełni zastąpione samolotami B737-800. W grudniu 2018 roku Grupa odebrała 1 nowy samolot Boeing 737-8 MAX, drugi natomiast został odebrany w styczniu 2019 roku. Wymiana i unowocześnienie floty miało na celu zwiększenie możliwości operacyjnych Enter Air. Nowe samoloty mają zapewnić poprawę efektywności kosztowej oraz poprawę efektywności przychodowej, głównie dzięki oszczędniejszym silnikom oraz mniejszym nakładom czasu i środków na obsługę techniczną. Cichsze samoloty mają także większe możliwości operowania do portów podlegających ograniczeniom hałasowych. W 2024 roku Grupa odebrała 4 nowe samoloty typu B737-8 MAX i 1 samolot typu B737-800, a w I połowie 2025 kolejne 3, co świadczy o dużym zapotrzebowaniu na usługi Grupy.

3.1 Ryzyka związane z działalnością Grupy i z otoczeniem rynkowym

3.1.1. Ryzyko związane z realizacją strategii

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

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

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

3.1.2 Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną

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

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

Grupa jest w znaczącym stopniu zabezpieczona przed skutkami inflacji:

- Oferowane przez Grupę przewozy lotnicze wynagradzane są w oparciu o założoną początkową cenę paliwa, która następnie korygowana jest po wykonaniu rejsu w oparciu o rynkowe zmiany cen paliw lotniczych,
- Opłaty pobierane przez lotniska ulegają zmianom ale zmiany te muszą być konsultowane i zatwierdzone przez władze lotnicze z wyprzedzeniem. Nie zawsze możliwe jest pełne uwzględnienie takich zmian w umowach z odbiorcami ale bezwładność całego procesu ogranicza ryzyko nieprzewidywanych zmian.
- Znaczący, zwłaszcza poza sezonem, udział rejsów ad hoc pozwala na rozliczanie ich według aktualnie obowiązujących cen dostaw usług i materiałów,
- Prawie wszystkie rozliczenia przychodów odbywają się w walutach obcych, które mają znacznie niższą ekspozycję na inflację niż waluta PLN.

3.1.3. Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi

Jednym z czynników mających wpływ na popyt na usługi turystyczne oraz loty czarterowe związane z międzynarodowymi wyjazdami turystycznymi jest ryzyko związane z atakami terrorystycznymi oraz konfliktami militarnymi. Niepewna sytuacja w danym regionie, rozumiana jako zwiększone prawdopodobieństwo ataków terrorystycznych czy konfliktów militarnych lub też wystąpienie przedmiotowych zjawisk, może ograniczyć zainteresowanie danym kierunkiem turystycznym. Grupa, dzięki swojej dywersyfikacji rynkowej oraz bardzo szerokiej ofercie tras, przenosi swoje operacje z rejonów zagrożonych do rejonów niedotkniętych kryzysem, takich jak np. Wyspy Kanaryjskie i Hiszpania, Grecja, Bułgaria, Sycylia, Chorwacja, itp.

Potencjalne zwiększenie percepcji poziomu ryzyka przez turystów może mieć wpływ na przynajmniej krótkotrwały 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.

W lutym 2022 roku wybuchła wojna w Ukrainie. Ukraina oraz Rosja nie są destynacjami wakacyjnymi i Enter Air nie wykonywał operacji czarterowych w tamte rejon, jednak konflikt wywołał wzrost niepewności co do stabilności regionu Europy Wschodniej. Ze względu na działania wojenne cały obszar przestrzeni powietrznej nad Ukrainą jest zamknięty, co powoduje, iż rejsy z Polski do rejonu Zatoki Perskiej, czy do Turcji mają wydłużone trasy, tak aby omijać zamkniętą przestrzeń powietrzną. Trudno jest obecnie oszacować jak długo potrwać działania wojenne i jaki będą miały zasięg. Na chwilę obecną nie zanotowano spadku popytu na wyjazdy wakacyjne pomimo wzrostu cen ropy, oraz wahań kursów walut wywołanych konfliktem w Ukrainie. Po wybuchu wojny ustał lub zmniejszył się drastycznie ruch turystyczny z Rosji i Ukrainy do destynacji wakacyjnych nad Morzem Śródziemnym. Enter Air skorzystał z tego faktu przejmując dużą liczbę slotów portowych po samolotach ukraińskich i rosyjskich.

Rosnąca skala działań militarnych na Bliskim Wschodzie może wpływać na skalę ruchu pasażerskiego między Izraelem a Polską jest to jednak nieznaczna część przewozów Enter Air, łatwo zastępowalna zapotrzebowaniem na innych kierunkach.

3.1.4 Ryzyko związane z epidemią 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 z spowodowane pandemią w latach 2020-2022 praktycznie z dnia na dzień uziemiły flotę Enter Air oraz innych przewoźników. Wykonywane sporadyczne rejsy cargo, repatriacyjne i rządowe były tylko znikomym procentem ruchu jaki jest konieczny dla utrzymania rentownej działalności przy potencjale produkcyjnym Enter Air. 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 koszty 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 touroperatorami są standardowymi umowami jakie Enter Air zawiera od 10 lat. Umowy są zabezpieczone depozytami lub gwarancjami bankowymi. Każdy rejs jest przedpłacany, a pieniądze uzyskane z przedpłaty od tour operatora są przez Enter Air używane na dokonanie przedpłat za paliwo, handling, opłaty portowe oraz inne usługi. Enter Air nie musi wykonywać lotów i ponosić kosztów, jeśli dany lot nie został przepełniony. Dzięki temu minimalizuje ryzyko ponoszenia kosztów przelotu w przypadku braku środków od tour operatora. Enter Air współpracuje jedynie z podmiotami o stabilnej sytuacji finansowej. Nasi partnerzy są liderami rynku. Sytuacja tour operatorów, z którymi współpracuje Enter Air jest dobra i Zarząd nie widzi obecnie zagrożenia upadłości naszych klientów.

3.1.5. Ryzyko związane z konkurencją

Rynek przewozów lotniczych jest bardzo konkurencyjny. Bezpośrednimi konkurentami Grupy są inne linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży. Zgodnie z publikacją Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2024 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (28,64% udziału w rynku); (ii) Ryanair Sun (14,66%); (iii) LOT Polish Airlines (13,96%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługiwały 57% rynku. Pozostała część rynku była obsługiwana przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym Smartwings (d. Travel Service), Pegasus Airlines czy Mavi Gök Airlines. Zaostrzenie konkurencji na rynku lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży może wpłynąć na zwiększenie presji na obniżenie cen przelotów, co mogłoby mieć negatywny wpływ na działalność Grupy. Jednak mocna pozycja Grupy oraz bankructwa dużych i małych konkurentów w ciągu ostatnich lat wpłynęły pozytywnie na popyt na usługi Enter Air, będącego jednym z niewielu stabilnych graczy na rynku czarterowym. Należy też zaznaczyć, iż kontraktacja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerzucenia swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne.

Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 40/60 wolumenu usług na rynku rodzimym w stosunku do eksportu usług. W 2025 roku udział zagranicy wzrósł o kolejne 2%.

Coraz bardziej aktywne na rynku przewozów wakacyjnych są tanie linie lotnicze oraz tradycyjne linie lotnicze oferujące bilety grupowe na rejsach regularnych, lub też świadczące usługi czarterowe w ramach wolnej pojemności przewozowej. Ryzyko dla Grupy związane z tanimi liniami lotniczymi, związane jest m.in. z

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

3.1.6. Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi

Samolot jest jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Zgodnie z danymi podanymi przez European Transport Safety Council w raporcie „Transport safety performance in the EU. A statistical overview” wskaźnik określający śmiertelność na 100 mln pasażerokilometrów wynosi 0,035 dla samolotu, 0,035 dla pociągu, 0,07 dla autobusu, 0,25 dla statku, 0,7 dla samochodu, 5,4 dla roweru, 6,4 dla ruchu pieszego oraz 13,8 dla motocykli.

Samolot można uznać za najbardziej bezpieczny środek transportu w porównaniu do alternatywnych środków transportu, jednak nie można wykluczyć wystąpienia katastrofy lotniczej z udziałem samolotu należącego do Grupy. Wystąpienie takiego zdarzenia mogłoby mieć negatywny wpływ na kondycję finansową Grupy. Dlatego też Grupa kontraktuje co roku, na rynku w Londynie, wysoki poziom ubezpieczenia od skutków zdarzeń i wypadków lotniczych.

Poza ryzykiem związanym z możliwością wystąpienia katastrofy lotniczej z udziałem samolotu należącego do Grupy, Grupa jest również narażona na ryzyko związane z wystąpieniem katastrof lotniczych dotyczących innych linii lotniczych, które mogą przełożyć się na spadek popytu na usługi Grupy.

3.1.7. Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa

Model biznesowy Grupy zakłada przenoszenie większości ryzyka związanego z ceną paliw na czarterującego. Standardowa umowa czarterowa opiewa na cenę za fotel, opartą o bazową cenę paliwa oraz o dopłatę paliwową zależną od jego aktualnych cen na rynku.

Ponieważ dopłata jest wyliczana na okres przyszłego miesiąca na podstawie średniej ceny paliwa z poprzedniego miesiąca, Grupa jest narażona na ryzyko dynamicznego wzrostu ceny paliwa w takiej perspektywie.

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 stosuje instrumenty zabezpieczające ceny paliwa na wypadek wystąpienia dynamicznej zmienności cen na światowych rynkach zgodnie z przyjętą polityką wewnętrzną.

3.1.8. Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy

Rynek lotów czarterowych związanych z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi cechuje się bardzo dużą sezonowością. W trakcie sezonu letniego Grupa wykorzystuje całą posiadaną flotę, natomiast zimą ponad połowa samolotów pozostaje na ziemi. Grupa wykorzystuje ten okres na wykonywanie koniecznych przeglądów, jednakże jej przepływy pieniężne maleją i w celu terminowego regulowania wszystkich zobowiązań bieżących niezbędne jest otrzymanie linii kredytowej. Grupa na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia i posiada wiarygodną historię kredytową.

Istotna z punktu widzenia sezonowości jest realizowana przez Grupę strategia zwiększania obecności na rynkach zagranicznych, które cechują się inną sezonowością niż obserwowana na rynku polskim.

3.1.9. Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań

Zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2004 r. („Rozporządzenie 261/2004”), każdy pasażer linii lotniczych ma prawo domagać się odszkodowania od przewoźnika lotniczego w sytuacji odmowy przyjęcia na pokład wbrew jego woli, odwołania lotu lub dużego opóźnienia lotu. W przypadku zaistnienia okoliczności wskazanych w Rozporządzeniu 261/2004, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania w wysokości: od 250 do 600 EUR w zależności od długości lotu wewnątrzwspólnotowego, jednak jedynie gdy zdarzenie nie jest wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, których

przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zjawisko zakłóceń rejsów jest w skali działalności Grupy zjawiskiem niewielkim.

3.1.10. Ryzyko wahań kursu walutowego

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

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

3.1.11. Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy

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

3.1.12. Ryzyko związane z ochroną środowiska

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

Na mocy Dyrektywy 2008/101, sektor lotniczy został włączony do Europejskiego Systemu Handlu Emisjami („EU ETS”). Od 2012 r. linie lotnicze zostały obowiązane do zakupu części uprawnień do emisji. Obowiązkiem tym objęto wszystkie loty kończące lub rozpoczynające się na lotnisku znajdującym się na terytorium Unii Europejskiej. EU ETS dla lotnictwa wymaga 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 szeregu modyfikacji samolotów oraz poprawy procedur w taki sposób by maksymalnie obniżyć ciężar samolotu oraz jak najlepiej planować parametry lotu by samolot leciał profilem maksymalnie oszczędnym. Grupa zastosowała blisko 20 modyfikacji używając do tego profesjonalnej wiedzy oraz narzędzi IT w celu zmniejszenia emisji dwutlenku węgla oraz zmniejszenia hałasu. Grupa wdrożyła mechanizm dopłaty za emisję CO₂ na wzór dopłaty paliwowej, zmniejszający ryzyko związane z opłatami w tym zakresie.

Działalność Grupy podlega również ograniczeniom w zakresie poziomu hałasu nakładanym przez administrację lotnisk w miejscach, do których Grupa lata. Nowej generacji samoloty, znacząco obniżą poziom hałasu i emisji CO₂.

Do celu spełnienia obowiązku umorzenia jednostek za emisję CO₂ na rynkach na których Grupa operuje wykorzystywane są jednostki pozyskane z rynku wtórnego (giełdy) oraz jednostki przyznawane przez lokalne ciała odpowiedzialne za zarządzaniem systemami handlu emisjami.

3.1.13. Pozostałe ryzyka

Grupa udzieliła pożyczek stowarzyszonym spółkom Chair Airlines AG oraz Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o., których celem jest wsparcie działalności. Ryzyko, na jakie może być narażona Grupa w tym zakresie, może dotyczyć sytuacji, w której spółka stowarzyszona nie spłacałaby udzielonych jej pożyczek, a także że przynosiłaby

straty i konieczne byłoby finansowanie jej działalności. Grupa jednakże ocenia prawdopodobieństwo wystąpienia takiego ryzyka jako niskie.

3.2 Otoczenie rynkowe

3.2.1. Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

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

3.2.2. Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych

Od 2010 roku, czyli od wejścia Enter Air na rynek, liczba pasażerów korzystających z transportu powietrznego w polskich portach lotniczych stale rośnie. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, Wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w 2024 roku 59.190 tys. pasażerów (w 2023 roku 52.224 tys. pasażerów). 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 wyzniesie 60 mln pasażerów. Enter Air posiada bazy operacyjne strategicznie rozmieszczone w największych polskich portach, co pozwala mu na obsłużenie całej Polski.

3.2.3. Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce

Podobnie jak w latach poprzednich, największy udział w polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2024 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2024 roku linie Enter Air należały do jednych z liczących się przewoźników pod względem wielkości przewozów z polskich portów lotniczych (5. miejsce pod względem liczby przewiezionych pasażerów), biorąc pod uwagę zarówno przewoźników regularnych, jak i czarterowych. Ponadto Grupa posiada wiodącą pozycję na wyodrębnionym rynku przewozów czarterowych. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, największe udziały w 2024 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Wizz Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa oraz Enter Air.

Dane za 1 półrocze 2025 roku na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane.

3.2.3. Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce

Polski rynek pasażerskich przewozów lotniczych cechuje się znacznymi zmianami liczby przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach roku. Według danych ULC opublikowanych w raportach „Analiza rynku lotniczego”, istotna część ruchu lotniczego w ostatnich latach przypadała na miesiące sezonu letniego (od kwietnia do października). Grupa dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

3.2.4. Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego

Wskaźnik mobilności polskiego społeczeństwa w ostatnich latach, wyrażony jako liczba podróży samolotem przypadająca na jednego mieszkańca, pozostawał na bardzo niskim poziomie względem krajów Europy Zachodniej. Pomijając zakłócenia wynikające z pandemii COVID-19 w 2020/21 roku, stale utrzymujące się dwucyfrowe wzrosty procentowe polskiego ruchu pasażerskiego rok do roku, potwierdzają potencjał rynku krajowego.

3.3 Lotnicze przewozy czarterowe w Polsce

Polski rynek przewozów czarterowych znajduje się obecnie w relatywnie wczesnej fazie rozwoju. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w ciągu 2024 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły prawie 9,2 milionów pasażerów. Bez względu na zawirowania na rynkach turystycznych, Grupa od wielu lat dynamicznie i stale rośnie, głównie dzięki ekspansji na rynkach zagranicznych oraz szerokiej ofercie destynacji turystycznych.

3.3.1. Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest czołowym podmiotem na rynku lotów czarterowych w Polsce. Według danych ULC, w 2024 roku Grupa przewiozła ponad 2.624 tys. (2.048 tys. w 2023) pasażerów wyłącznie na rynku polskim zajmując tym samym pierwsze miejsce w klasyfikacji liczby pasażerów według przewoźników czarterowych obsługujących w polskich portach lotniczych. Na dzień publikacji sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniki dotyczące liczby pasażerów przewiezionych w I połowie 2025 roku.

3.3.2. Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2024 roku odpowiadali łącznie za prawie 57% rynku. Grupa Enter Air wyróżnia się na tle konkurentów m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. Grupa Enter Air dysponuje preferowaną, nowoczesną flotą samolotów, która oferuje maksymalny dostępny zasięg i najwyższą konfigurację miejsc, pozwalając na oferowanie pełnego pakietu tras bez trudności z obsługą całości zapotrzebowania zgłaszanego przez biura podróży. Oprócz trzech czołowych graczy na rynku lotów czarterowych z Polski obecnych jest również szereg innych czarterowych linii lotniczych przylatujących do Polski z krajów Basenu Morza Śródziemnego w czasie sezonu letniego, a także przewoźnicy nisko-kosztowi i tradycyjni.

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

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

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

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

4 WSKAZANIE AKCJONARIUSZY POSIADAJĄCYCH BEZPOŚREDNIO LUB POŚREDNIO ZNACZNE PAKIETY AKCJI WRAZ ZE WSKAZANIEM LICZBY POSIADANYCH PRZEZ TE PODMIOTY AKCJI, ICH PROCENTOWEGO UDZIAŁU W KAPITAŁE 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 według stanu na dzień 30 czerwca 2025 roku:

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
ENT Investments Ltd	6.777.065	38,6%
ENTR Investments Sp. z o.o.	2.259.022	12,9%
OFE Nationale-Nederlanden	1.874.840	10,7%
OFE Generali	1.330.801	7,6%
TFI Allianz Polska SA	963.339	5,5%

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. 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.

Wszystkie wyemitowane przez podmiot dominujący akcje są akcjami zwykłymi bez żadnego uprzywilejowania co do uczestnictwa w podziale zysku.

5 AKCJE EMITENTA LUB UPRAWNIENIA DO NICH 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 6.777.065	38,63%
Pan Grzegorz Wojciech Polaniecki	Członek Zarządu	pośrednio 2.259.022	12,88%
Pan Andrzej Kobielski	Członek Zarządu	402.086	2,29%
Pani Ewa Kubrak	Członek Rady Nadzorczej	1.400	0,01%

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

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

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

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

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

- Sprawy, których przedmiotem są odszkodowania pasażerskie z tytułu opóźnienia operacji lotniczych lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu.
- Sprawa sądowa z udziałem Enter Air Sp. z o.o. i Enter Air S.A. tocząca się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250 tys. zł na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500 tys. zł) tytułem zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych oraz o zaniechanie działań naruszających dobra osobiste. Postępowanie nie jest prawomocne. Zarząd stoi na stanowisku, że nawet w razie podjęcia przez Sąd Apelacyjny nałożenia kary, ryzyko obciążenia Spółek jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.
- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o.o. o zapłatę odszkodowania w sprawie toczącej się przez Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 grudnia 2018 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.415.607,00 PLN. 21 maja 2021 Sąd wydał wyrok zaoczny zasądzający na rzecz Enter Air żadaną kwotę. Prowadzone jest postępowanie egzekucyjne.
- Europejski nakaz zapłaty na kwotę 9.343.640,00 EUR plus odsetki przeciwko Enter Air Sp. z o.o. Enter Air wniósł w terminie sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty, który spowoduje rozpoznanie sprawy przez Sąd Okręgowy we właściwym trybie. Enter Air podniósł w sprzeciwie szereg zarzutów uzasadniających oddalenie powództwa w całości, w tym (i) wygaśnięcie umowy na skutek niespełnienia się warunków zawieszających, co spowodowało, że umowa nie wywołała żadnych skutków prawnych. W związku z wniesieniem w terminie sprzeciwu od europejskiego nakazu zapłaty, nakaz ten automatycznie utracił moc, a sprawa została skierowana do postępowania gospodarczego. Sąd skierował następnie strony do mediacji, która nie doprowadziła do zawarcia przez strony ugody. Obecnie sąd prowadzi postępowanie sądowe, wyznacza kolejne terminy rozpraw, w trakcie których przesłuchuje świadków powołanych przez strony. Grupa nie zawiązywała rezerwy na tę sprawę sporną, ponieważ zgodnie z MSR 37 możliwość zaistnienia wpływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma

- Pozew Spółki Enter Air Sp. z o. o. w postępowaniu nakazowym przeciwko dłużnikowi o zapłatę kwoty 1.543.803,39 PLN powiększonej o odsetki umowne w sprawie toczącej się od 2023 roku przez Sądem Okręgowym w Gdańsku.
- Pozew Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zwrot kaucji w kwocie 500.000 EUR.
- 27 czerwca 2024 roku przeciwko Enter Air Sp. z o.o. zostało wszczęte przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów postępowanie, w którym Prezes Urzędu postawił Spółce dziesięć zarzutów opartych na podejrzeniach naruszenia zbiorowych Interesów konsumentów. Postanowienie zostało doręczone Spółce 2 lipca 2024 r., tj. po dacie bilansowej. W dniu 5 sierpnia 2024r. w imieniu Spółki skierowano do Prezesa Urzędu pismo, w którym przedstawiono stanowisko wobec zarzutów oraz złożono wnioski o wydanie przez Prezesa Urzędu tzw. decyzji zobowiązującej przedstawiając jednocześnie propozycje zobowiązań zmierzających do zaprzestania niektórych z zarzucanych praktyk oraz naprawienia ich skutków. Spółka czeka na stanowisko Prezesa Urzędu w odpowiedzi na pismo. Na tym etapie sprawy nie jest możliwe racjonalne przewidzenie sposobu jej rozstrzygnięcia. W szczególności Prezes Urzędu może, co do wszystkich, jak i niektórych zarzutów, przyjąć propozycje zobowiązań, odrzucić propozycje zobowiązań lub zaproponować ich modyfikacje i wszcząć w ten sposób rokowania ze Spółką. W przypadku osiągnięcia porozumienia co do treści zobowiązań Prezes Urzędu wyda decyzję zobowiązującą i nie nałoży na Spółkę kary pieniężnej. W przypadku braku porozumienia co do zobowiązań lub odrzucenia wniosku o wydanie decyzji zobowiązującej co do wszystkich lub niektórych zobowiązań, Prezes Urzędu może nałożyć na Spółkę karę pieniężną w wysokości nie większej niż 10% obrotu osiągniętego przez Spółkę w roku obrotowym poprzedzającym rok nałożenia kary. Ostateczna wysokość kary określana jest przy zastosowaniu szeregu okoliczności łagodzących i obciążających, które Prezes Urzędu bierze pod uwagę zgodnie z przepisami ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. Na obecnym etapie postępowania nie jest możliwe racjonalne przewidzenie wysokości kary, która mogłaby zostać nałożona na Spółkę, jeśli Prezes Urzędu nie wydałby decyzji zobowiązującej w odniesieniu do wszystkich zarzutów.
- W dniu 26 marca 2024 r. Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie wniósł pozew do Sądu Okręgowego w Warszawie przeciwko Spółce o zapłatę kwoty 182.964,67 zł. tytułem zwrotu części niewykorzystanych świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy. Spółka wykorzystwała dofinansowanie w terminie wynikającym z odroczenia obowiązku zapłaty składek do ZUS. Dyrektor WUP uznał to za nieprawidłowe wykorzystanie świadczeń (wykorzystanie po umówionym terminie). W dniu 31 maja 2024 r. Sąd Okręgowy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym. W dniu 27 czerwca 2024 r. został złożony sprzeciw od nakazu zapłaty. Termin pierwszej rozprawy został wyznaczony na 3 października 2024 r. Na aktualnym, początkowym etapie postępowania trudno jest antycypować jakie będzie rozstrzygnięcie Sądu.

7 INFORMACJE O UMOWACH ZAWARTYCH W I PÓŁROCZU 2025 ROKU, ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA

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

Za umowy znaczące Grupa uważa wszystkie umowy z touroperatorami publikowane na stronie internetowej: <https://ir.enterair.pl/>.

Ponadto Grupa podpisała 3 umowy leasingu samolotów w I półroczu 2025.

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

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

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

W pierwszej połowie 2025 roku Grupa kontynuowała współpracę z bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

Enter Air Sp. z o.o. korzysta z dwóch linii kredytowych w rachunku bieżącym udostępnionych przez mBank S.A.:

1. Linia wielowalutowa z limitem do 15.000.000 USD z okresem udostępnienia do 21 czerwca 2027 r.
2. Linia z limitem do 16.000.000 EUR z okresem udostępnienia do 22 lipca 2027 r.

9.2 Umowy z ING Bank Śląski Polska S.A.

Enter Air Sp. z o.o. korzysta z limitu w łącznej kwocie do 25.000.000 PLN w formie sublimitu na akredytywy stand-by oraz kredytu w rachunku bieżącym z okresem udostępnienia do dnia 30 września 2027 r.

9.3 Umowa z Bank Polska Kasa Opieki S.A.

Enter Air sp. z o.o. korzysta z limitu w formie kredytu w rachunku bieżącym. Zgodnie z postanowieniami aneksu z dnia 19 września 2025 r. do umowy kredytowej z dnia 9 lipca 2024 r. łączna kwota limitu została zwiększona do 25.000.000 PLN okresem udostępnienia do dnia 30 września 2027 r.

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

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 30 czerwca 2025:

Beneficjent	Kwota	Data zamknięcia	Cel
ACS AERO 4 BETA LIMITED, IRELAND	800.000 USD	19.12.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	06.02.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	01.03.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	15.02.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	15.02.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED	960.000 USD	01.08.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED	960.000 USD	24.06.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
Avolon Aerospace Leasing Limited	960.000 USD	06.11.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
Avolon Aerospace Leasing Limited	960.000 USD	06.11.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu
PEREGRINE AVIATION ECHO LIMITED	800.000 USD	19.12.2026	Zabezpieczenie płatności leasingu samolotu

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.

W 2020 roku udzielono gwarancji dotyczącej zobowiązań pożyczkowych Avenger Flight Group Poland sp. z o.o. udzielonej do kwoty maksymalnej 8.800.000 USD oraz poddania się egzekucji przez Enter Air S.A. do kwoty maksymalnej 8.800.000 USD; oraz zastaw na wszystkich udziałach posiadanych przez Enter Air Sp. z o.o. w kapitale Avenger Flight Group Poland sp. z o.o. Na dzień 30.06.2025 gwarancja ta obowiązywała, natomiast 1 lipca 2025 r. zarówno dla Spółki Enter Air S.A. jak i Enter Air Sp. z o.o. gwarancja przestała obowiązywać w związku ze spłatą zobowiązania.

Na dzień podpisania raportu Spółka Enter Air S.A. udzieliła gwarancji spółce Enter Air sp. z o.o. zabezpieczającej leasing dziewięciu samolotów Boeing 787MAX-8. Pięć z udzielonych gwarancji zaczęły obowiązywać w momencie dostarczenia samolotu.

Enter Air S.A. udzieliła w kwietniu 2024 r. gwarancji Spółce Enter Air Sp. z o.o. zabezpieczającej leasing silnika.

Enter Sir sp. z o.o. udzieliła w grudniu 2024 r. poręczenia wekslowego dotyczącego weksla in blanco, wystawionego przez Enter Air sp. z o.o. na rzecz mBank S.A. w związku z umową kredytu inwestycyjnego z dnia 11 grudnia 2024 r.

11 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.

12 STANOWISKO ZARZĄDU ODNOŚNIE MOŻLIWOŚCI ZREALIZOWANIA WCZEŚNIEJ PUBLIKOWANYCH PROGNOZ WYNIKÓW NA DANY ROK, W ŚWIELE WYNIKÓW ZAPREZENTOWANYCH W RAPORCIE PÓŁROCZNYM

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2025 rok.

13 OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH

Grupa zamierza skupić swoje wysiłki na rozwijaniu poczynionych wcześniej inwestycji zgodnie z założeniami sprzed pandemii Covid-19. Brak jest obecnie zagrożeń mogących mieć wpływ na przyszłą realizację planów inwestycyjnych.

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

W I połowie 2025 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.

15 CHARAKTERYSTYKA SYTUACJI FINANSOWEJ I MAJĄTKOWEJ JEDNOSTKI DOMINUJĄCEJ W GRUPIE KAPITAŁOWEJ ENTER AIR S.A. ORAZ ANALIZA OTOCZENIA RYNKOWEGO SPOŁKI, RYZYK ZWIĄZANYCH Z JEJ DZIAŁALNOŚCIĄ A TAKŻE ZASAD STOSOWANYCH W ZWIĄZKU Z PEŁNIENIEM FUNKCJI EMITENTA PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH

15.1 Ocena działalności Spółki Enter Air S.A.

15.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Przychody z tytułu opłat licencyjnych	28.000	18.000	24.000	16.000
	28.000	18.000	24.000	16.000

W pierwszej połowie 2025 roku spółka rozpoznała przychody z tytułu opłaty licencyjnej za użytkowanie znaku towarowego Enter Air przez Enter Air sp. z o.o. będącą spółką zależną od emitenta. Wartość tych przychodów wyniosła 28.000 tys. zł i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Wzrost ten jest w podyktowany zwiększeniem obrotów spółki zależnej Enter Air Sp. z o.o., które stanowią podstawę do wyliczenia wysokości opłaty licencyjnej.

15.1.2 Koszty według rodzaju

W I połowie 2025 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty w wysokości 1.051 tys. zł, na które w dużej mierze składał się koszt usług obcych, głównie związanych z funkcjonowaniem podmiotu na Giełdzie Papierów Wartościowych oraz koszt wynagrodzeń. Pozostałą część poniesionych kosztów stanowiły koszty ubezpieczeń społecznych oraz pozostałe.

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	40	20	40	20
Usługi obce	596	426	494	311
Wynagrodzenia	330	213	228	129
Ubezpieczenia społeczne	36	23	21	12
Pozostałe koszty	87	43	92	46
Różnice kursowe	(38)	(11)	(985)	(940)
	1.051	714	(110)	(422)
Koszty ogólnego zarządu	1.049	705	835	498
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	2	9	(945)	(920)
	1.051	714	(110)	(422)

W I połowie 2025 roku w pozycji koszt własny sprzedaży Spółka wykazała 40 tys. zł kosztów amortyzacji oraz 38 tys. zł dodatknych zrealizowanych różnic kursowych.

15.1.3 Przychody i koszty finansowe

	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.01.2024 do 30.06.2024 000'PLN	Za okres: od 01.04.2024 do 30.06.2024 000'PLN
Przychody finansowe				
Odsetki od pożyczek	561	269	712	480
Różnice kursowe	2.961	1.593	-	-
Dyskonto	569	425	3.077	3.077
	4.091	2.287	3.789	3.557
Koszty finansowe				
Koszty odsetek od:				
Enter Air Sp. z o.o.	944	459	1.018	512
Inne	9	4	12	6
Dyskonto	-	-	-	-
Różnice kursowe	-	-	1.543	1.183
	953	463	2.573	1.701
Ogółem koszty/przychody finansowe netto	3.138	1.824	1.216	1.856

W pierwszej połowie 2025 roku Spółka Enter Air S.A. odnotowała koszty z tytułu odsetek w kwocie 944 tys. zł, które wynikały z pożyczki udzielonej przez Enter Air Sp. z o.o. w wysokości 13.000 tys. USD. W 2025 roku odnotowano 561 tys. zł przychodów z tytułu odsetek od pożyczek udzielonych Enter Air Sp. z o.o. oraz Enter Air Executive Services Sp. z o.o. oraz znaczące dodatnie różnice kursowe w wysokości 2.961 tys. zł.

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

15.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Spółki na dzień 30 czerwca 2025 roku.

	Stan na dzień 30.06.2025 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2024 000' PLN
Aktywa trwałe		
Rzeczowe aktywa trwałe	284	324
Inwestycje w jednostkach zależnych	133.543	133.543
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	2.724	3.024
Razem Aktywa trwałe	136.551	136.891
Aktywa obrotowe		
Należności handlowe oraz pozostałe	113.328	84.695
Bieżące aktywa podatkowe	-	160
Pożyczki udzielone jednostkom zależnym	21.013	21.277
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	26.462	30.756
Razem Aktywa obrotowe	160.803	136.888
Aktywa razem	297.354	273.779

W I połowie 2025 roku suma aktywów Spółki Enter Air S.A. wyniosła 297.354 tys. zł (wzrost o 23.575 tys. zł. wobec stanu na koniec 2024 roku).

W przeważającej części na aktywa spółki składają się inwestycje w jednostkach zależnych, ich udział w strukturze aktywów Spółki na koniec czerwca 2025 roku wynosił 45%.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe. Udział należności handlowych w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2025 roku wyniósł 70%. Na należności handlowe składają się głównie należności z tytułu opłaty licencyjnej, które to należności na dzień 30 czerwca 2025 zostały zdyskontowane zgodnie z MSSF 9. Pozostałą część aktywów obrotowych stanowiły pożyczki udzielone jednostkom powiązanym (Enter Air Sp. z o.o. oraz Enter Air Executive Services Sp. z o.o.) oraz środki pieniężne i ekwiwalenty stanowiące odpowiednio 13% oraz 17% wartości aktywów obrotowych.

15.2.2 Pasywa

Głównym źródłem finansowania Spółki jest kapitał własny, stanowiący 58% pasywów.

W trakcie I półrocza 2025 roku wartość kapitałów własnych spadła o 28.275 tys. zł (14%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym ze względu na planowaną wypłatę dywidendy i ujęcie jej jako zobowiązania na rzecz akcjonariuszy. Na dzień 30 czerwca 2025 roku kapitały własne Spółki wynosiły 171.330 tys. zł, wobec 199.605 tys. zł na dzień 31 grudnia 2024. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi agio.

Na zobowiązania długoterminowe składały się głównie z zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości 18.789 tys. zł, które były o 5.433 tys. zł wyższe w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2024 w związku z naliczoną opłatą licencyjną dla Spółki Enter Air Sp. z o.o.

W analizowanym okresie zobowiązania krótkoterminowe Spółki zwiększyły się o 46.458 tys. zł, głównie ze względu na ujęcie dywidendy w kwocie 52.631 tys. zł jako zobowiązania do wypłaty na rzecz akcjonariuszy pomniejszoną o wycenę bilansową pożyczki otrzymanej od jednostki zależnej Enter Air Sp. z o.o. na ewentualną realizację planów inwestycyjnych.

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Spółki na dzień 30 czerwca 2025 roku.

	Stan na dzień 30.06.2025 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2024 000' PLN
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów	117.983	117.983
Zyski zatrzymane	35.803	64.078
w tym wynik okresu	24.356	51.736
Razem kapitały własne	171.330	199.605
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	18.789	13.356
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu	212	253
Razem Zobowiązanie długoterminowe	19.001	13.609
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	52.718	63
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu	77	75
Pożyczki otrzymane	53.968	60.167
Rezerwy krótkoterminowe	260	260
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	107.023	60.565
Pasywa razem	297.354	273.779

15.3 Analiza otoczenia rynkowego Spółki Enter Air S.A.

Spółka Enter Air S.A. osiąga przychody, które są bezpośrednio związane z działalnością spółki Enter Air Sp. z o.o. dlatego też analiza otoczenia rynkowego jest tożsama z tym opisanym w punkcie 3.2.

15.4 Ryzyka związane z działalnością Spółki Enter Air S.A.

Spółka Enter Air S.A. osiąga przychody, które są bezpośrednio związane z działalnością spółki Enter Air Sp. z o.o. dlatego też wszystkie ryzyka działalności Spółki Enter Air Sp. z o.o. opisane w punkcie 3.1 bezpośrednio przekładają się na ryzyka działalności emitenta.

Warszawa, 30 września 2025 roku

Grzegorz Polaniecki
Członek Zarządu

Marcin Kubrak
Członek Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu