



# enter<sub>air</sub>

**SPRAWOZDANIE ZARZĄDU  
Z DZIAŁALNOŚCI  
GRUPY KAPITAŁOWEJ  
ENTER AIR S.A.  
ZA OKRES OD 01.01.2017 DO  
31.12.2017**

## Spis treści

1. Ogólne informacje o Grupie.....	5
2. Omówienie podstawowych wielkości ekonomiczno-finansowych, wskazanie czynników i zdarzeń o nietypowym charakterze oraz omówienie perspektyw rozwoju działalności w najbliższym roku obrotowym.....	6
2.1 Ocena działalności Grupy .....	7
2.1.1 Przychody ze sprzedaży.....	7
2.1.2. Koszty według rodzaju.....	8
2.1.3. Pozostałe przychody i koszty operacyjne.....	9
2.1.4. Przychody i koszty finansowe .....	9
2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu.....	10
2.2.1 Aktywa .....	10
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 .....	12
2.3.1 Wzrost liczby podróży samolotem wśród Polaków .....	13
2.3.2 Oczekiwany dalszy rozwój europejskiego rynku usług turystycznych .....	13
2.3.3 Zmiana stawek za uprawnienia do emisji CO2.....	13
3. Charakterystyka czynników istotnych dla rozwoju Grupy oraz ryzyk i zagrożeń .....	13
3.1 Charakterystyka polityki w zakresie kierunków rozwoju grupy kapitałowej emitenta.....	14
3.2 Perspektywy rozwoju działalności .....	14
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 .....	15
3.3.3 Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi .....	15
3.3.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi.....	16
3.3.5 Ryzyko związane z konkurencją .....	16
3.3.6 Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi .....	16
3.3.7 Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa .....	17
3.3.8 Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy .....	17
3.3.9 Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań.....	17
3.3.10 Ryzyko wahań kursu walutowego .....	17
3.3.11 Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy .....	18
3.3.12 Ryzyko związane z ochroną środowiska .....	18
3.4 Otoczenie rynkowe .....	18
3.4.1 Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce .....	18
3.4.2 Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych.....	18
3.4.3 Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce .....	19
3.4.4 Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce .....	19
3.4.5 Bogacenie się społeczeństwa jako jeden z głównych czynników decydujących o rozwoju rynku lotniczego.....	19
3.5 Lotnicze przewozy czarterowe w Polsce.....	19
3.5.1 Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych.....	19
3.5.2 Konkurenci Grupy .....	20
3.6 Polski rynek usług turystycznych jako główny czynnik determinujący sytuację na rynku przewozów czarterowych .....	20
4. Oświadczenie o stosowaniu ładu korporacyjnego.....	20

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 .....	20
4.2. Zbiór zasad ładu korporacyjnego, któremu podlega Spółka .....	21
4.3 Wskazanie akcjonariuszy posiadających bezpośrednio lub pośrednio znaczne pakiety akcji wraz ze wskazaniem liczby posiadanych przez te podmioty akcji, ich procentowego udziału w kapitale zakładowym, liczby głosów z nich wynikających i ich procentowego udziału w ogólnej liczbie głosów na Walnym Zgromadzeniu .....	22
4.4. Wskazanie posiadaczy wszelkich papierów wartościowych, które dają specjalne uprawnienia kontrolne, wraz z opisem tych uprawnień .....	23
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 .....	24
4.6. Wskazanie wszelkich ograniczeń dotyczących przenoszenia prawa własności papierów wartościowych Spółki .....	24
4.7. Opis zasad dotyczących powoływania i odwoływania osób zarządzających oraz ich uprawnień, w szczególności prawo do podjęcia decyzji o emisji lub wykupie akcji .....	24
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 .....	25
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 .....	26
4.10.1 Zarząd Spółki .....	26
4.10.2. Rada Nadzorcza .....	26
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 .....	27
5. Wskazanie postępowań toczących się przed sądem, organem właściwym dla postępowania arbitrażowego lub organem administracji publicznej .....	27
6. Informacje o zawartych umowach znaczących dla działalności emitenta .....	27
6.1. Umowy z touroperatorami .....	27
6.1.1. Umowa z Rainbow Tours S.A. ....	27
6.1.2. Umowa z Itaka Holdings Sp. z o.o. ....	28
6.1.3. Umowa z Itaka Holdings Sp. z o.o. ....	28
6.1.4 Umowa z Rainbow Tours S.A. ....	29
6.2. Umowy leasingu zawarte z PKO Bankowy Leasing .....	31
6.2.1. Umowa sprzedaży oraz umowy leasingu finansowego samolotu Boeing B737-800 (nr seryjny MSN29036) .....	31
6.2.2. Umowa sprzedaży oraz umowy leasingu finansowego samolotu Boeing B737-800 (nr seryjny MSN28073) .....	31
7. Informacje o powiązaniach organizacyjnych lub kapitałowych emitenta .....	31
8. Informacje o istotnych transakcjach zawartych przez emitenta lub jednostkę od niego zależną z podmiotami powiązanymi na innych warunkach niż rynkowe .....	32
9. Informacje o zaciągniętych i wypowiedzianych w danym roku obrotowym umowach dotyczących kredytów i pożyczek .....	32
9.1 Umowa o kredyt w USD w rachunku bieżącym mBank S.A. ....	32
9.2 Umowa wieloproduktowa ING Bank Śląski S.A. ....	33
10 Informacje o udzielonych w danym roku obrotowym pożyczkach .....	33
11 Informacje o udzielonych i otrzymanych w danym roku obrotowym poręczeniach i gwarancjach, w tym podmiotom powiązanym .....	34

12	Opis struktury głównych lokat kapitałowych lub głównych inwestycji kapitałowych dokonanych w ramach grupy kapitałowej emitenta w danym roku obrotowym .....	34
13	Wykorzystanie wpływów z emisji.....	34
14	Objaśnienie różnic pomiędzy wynikami finansowymi, a wcześniej publikowanymi prognozami wyników za dany rok .....	34
15	Ocena zarządzania zasobami finansowymi .....	34
15.1	Zarządzanie ryzykiem kapitałowym.....	34
15.2	Kategorie instrumentów finansowych.....	35
15.3	Ryzyko rynkowe .....	35
15.3.1	Ryzyko zmiany kursów walut .....	35
15.3.2	Wrażliwość na ryzyko zmiany kursów walut .....	35
15.3.2	Ryzyko stóp procentowych .....	36
15.3.3	Wrażliwość na wahania stóp procentowych .....	36
15.4	Pozostałe rodzaje ryzyka cenowego .....	36
15.5	Ryzyko kredytowe .....	36
15.6	Zarządzanie ryzykiem płynności .....	36
16	Ocena możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych, w tym inwestycji kapitałowych .....	37
17	Ocena czynników i nietypowych zdarzeń mających wpływ na działalność oraz wyniki finansowe .....	37
18	Zmiany w podstawowych zasadach zarządzania przedsiębiorstwem emitenta i jego grupą kapitałową .....	37
19	Wszelkie umowy zawarte między emitentem a osobami zarządzającymi .....	37
20	Wartość wynagrodzeń, nagród i korzyści Zarządu i Rady Nadzorczej .....	37
21	Informacje o wszelkich zobowiązaniach wynikających ze świadczeń dla byłych osób zarządzających, nadzorujących albo byłych członków organów administrujących .....	38
22	Akcje emitenta i podmiotów powiązanych będące w posiadaniu osób zarządzających i nadzorujących .....	39
23	Informacje o umowach mogących w przyszłości spowodować zmiany w strukturze kapitału akcyjnego .....	39
24	Informacje o systemie kontroli programów akcji pracowniczych .....	39
25	Informacje o firmie audytorskiej .....	40

## 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:**

Grzegorz Wojciech Polaniecki	od 17.12.2014
Mariusz Olechno	od 17.12.2014
Marcin Andrzej Kubrak	od 17.12.2014
Andrzej Przemysław Kobielski	od 17.12.2014

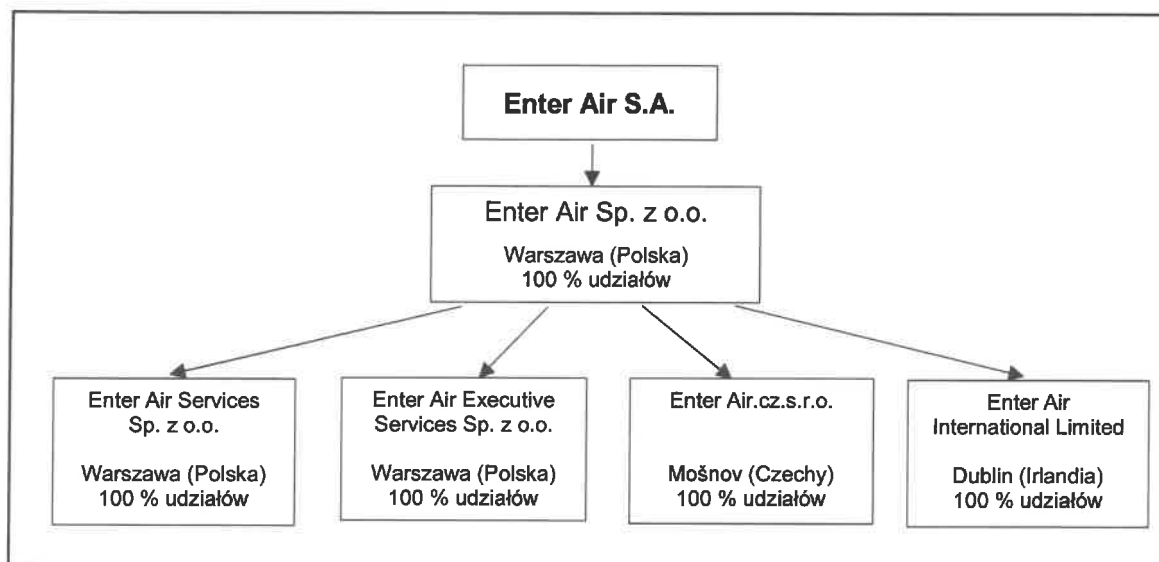
### **Skład Rady Nadzorczej:**

Ewa Kubrak	od 17.12.2014
Grzegorz Badziak	od 17.12.2014 do 07.12.2017
Piotr Przedwojewski	od 17.12.2014
Joanna Braulińska-Wójcik	od 13.05.2015
Tomasz Brukszo	od 13.05.2015
Patrycja Koźbiał	od 10.06.2015
Małgorzata Badowska	od 17.05.2016 do 11.05.2017
Marek Młotek-Kucharczyk	od 17.05.2016
Michał Wnorowski	od 12.05.2017

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

### **Informacje o Grupie Kapitałowej**

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



Skonsolidowane sprawozdanie finansowe obejmuje wszystkie wymienione wyżej podmioty.

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

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

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

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

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

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

W 2017 roku nie nastąpiły żadne zmiany w strukturze Grupy Kapitałowej Enter Air S. A. Spółka nie dokonywała połączenia jednostek, przejęcia ani też sprzedaży jednostek Grupy Kapitałowej czy też inwestycji długoterminowych. W Grupie nie dokonywano również podziału, restrukturyzacji i zaniechania działalności.

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

Wybrane dane finansowe zaprezentowane poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w sprawozdaniu finansowym Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia 2017 do 31 grudnia 2017 wraz z danymi porównywalnymi za poprzedzający rok obrotowy.

## 2.1 Ocena działalności Grupy

### 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 2017 roku 96 % wszystkich przychodów uzyskanych przez Grupę. Pozostałą część przychodów stanowią zyski z tytułu sprzedaży towarów.

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 31.12.2017</b>
	<b>000*PLN</b>
Przychody ze sprzedaży towarów	40.977
Przychody ze sprzedaży usług	913.950
	<b>954.928</b>

Przychody netto ze sprzedaży w 2017 roku wyniosły łącznie 954.928 tys. zł, co oznacza wzrost o 18% (144.572 tys. zł) w porównaniu z kwotą 810.356 tys. zł za rok 2016.

Wzrost przychodów w 2017 w porównaniu do 2016 roku związany był z istotnym wzrostem wykonywanych operacji i fotelokilometrów 6.531 mln w 2017 roku vs. 5.723 mln w 2016.

Analizując poziom przychodów ze sprzedaży należy brać pod uwagę zmienność kursów walut oraz ceny paliwa lotniczego. W 2017 roku średni kurs USD/PLN wynosił 3,70 podczas gdy w analogicznym okresie roku 2016 kurs ten wynosił 3,92. W 2016 roku cena paliwa wahała się między 270 a 530 USD/T podczas gdy w 2017 cena paliwa lotniczego to przedział między 443 a 630 USD/T.

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:

	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 31.12.2017</b>
	<b>000*PLN</b>
Krajowi	611.710
Zagraniczni	302.240
	<b>913.950</b>

Powyższe przychody stanowią przychody od odbiorców zewnętrznych. W trakcie roku obrotowego nie miały miejsca żadne transakcje sprzedaży między segmentami (podobnie jak w latach poprzednich).

Nie istnieje jednoznaczne przypisanie jakiegokolwiek aktywa Grupy do któregoś z obszarów geograficznych. Wszystkie aktywa Grupy mogą być swobodnie przemieszczane i generować przychody w dowolnie wybranym miejscu na świecie

## Informacje o wiodących klientach

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

Wśród odbiorców których udział w przychodach Grupy w 2017 roku przekroczył 10% należy wymienić Tui Poland sp. z o.o., Itaka Holdings S.A., Rainbow Tours S.A. oraz Airconsulting s.r.o.. Przychody osiągnięte od wymienionych odbiorców wynosiły odpowiednio 280 mln zł, 169 mln zł, 117 mln zł i 99 mln zł. Udział wymienionych odbiorców w sumie przychodów Grupy wyniósł odpowiednio 30,7%, 18,6%, 12,8% oraz 10,9%.

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

### 2.1.2. Koszty według rodzaju

	<b>Za okres:</b> <b>od 01.01.2017</b> <b>do 31.12.2017</b> <b>000'PLN</b>
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	26.484
Zużycie materiałów i energii	288.916
Usługi obce	499.342
Podatki i opłaty	1.409
Wynagrodzenia	24.088
Świadczenia na rzecz pracownika	1.921
Ubezpieczenia społeczne	3.878
Wyjazdy służbowe	4.551
Pozostałe koszty	11.140
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	30.546
Różnice kursowe	(1.468)
	<b>890.806</b>
Koszty sprzedaży	1.690
Koszty ogólnego zarządu	23.191
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	30.546
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów	835.379
	<b>890.806</b>

Grupa amortyzację środków trwałych oraz wartości niematerialnych ujęła w całości w pozycji koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług. W 2017 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 890.806 tys. zł, co stanowiło wzrost o 18,9 % w stosunku do 2016 roku. Zmiana poziomu kosztów związana jest z dwoma istotnymi czynnikami. Podobnie jak w przypadku przychodów istotnym czynnikiem kształtującym koszty jest ilość wykonanych operacji, która znacznie wzrosła w omawianym okresie. Drugim jest kształtowanie się cen paliwa stanowiącego główny koszt funkcjonowania każdej linii lotniczej. Największy wzrost kosztów o 83.083 tys. zł w porównaniu do roku ubiegłego odnotowano w pozycji usług obcych, zmiana spowodowana jest wzrostem ilości operacji i wykonanych fotelokilometrów. Znaczny wzrost bo o 62.067 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. Kolejną grupą kosztów, w której odnotowano istotny wzrost były koszty sprzedanych towarów i materiałów w sprzedaży pokładowej. Wzrost ten wyniósł 14.765 mln co stanowiło niemal dwukrotny wzrost kosztów w porównaniu z 2016 rokiem. Wzrost ten był spowodowany przede wszystkim istotnym wzrostem odpowiadających im przychodów ze sprzedaży pokładowej. W związku ze zmianą szacunków wartości rezydualnej posiadanych samolotów istotnej zmianie uległ koszt amortyzacji, który zmniejszył się o 9.112 tys. zł.

W 2017 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 89.003 tys. zł i był o 10,6 % (8.531 tys. zł) wyższy niż w 2016 roku, w którym z kolei wyniósł 80.472 tys. zł. Czynnikiem wpływającym na wzrost zysku brutto



ze sprzedaży w 2017 roku był zwiększenie skali działalności grupy. Ilość operacji i fotelokilometrów wyniosła w 2017 roku 6.531 mln o 14,1 % (808 mln) więcej w porównaniu z 2016 rokiem, w którym wykonano 5.723 mln fotelokilometrów.

### 2.1.3. Pozostałe przychody i koszty operacyjne

	Za okres: od 01.01.2017 do 31.12.2017 000'PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	597
Zwrot VAT zagranica	359
Razem	<b>956</b>
	Za okres: od 01.01.2017 do 31.12.2017 000'PLN
Pozostałe koszty	1.466
Razem	<b>1.466</b>

W roku 2017 zaobserwowano wzrost pozostałych przychodów operacyjnych z poziomu 109 tys. zł w 2016 roku do 956 tys. zł. Wzrost pozostałych przychodów operacyjnych w tym okresie spowodowany był przede wszystkim wzrostem wpływów z tytułu odszkodowań wypłacanych przez firmy ubezpieczeniowe na naprawę uszkodzeń samolotów spowodowanych przez firmy trzecie takie jak np. obsługa handlingowa.

W działalności operacyjnej odnotowano również wzrost pozostałych kosztów operacyjnych. W roku 2017 wynosiły one 1.466 tys. zł podczas gdy rok wcześniej 88 tys. zł. Koszty te są efektem rozliczenia korekty składek ZUS.

Zysk na działalności operacyjnej za 2017 rok wyniósł 63.612 tys. zł stanowiąc wzrost o 3,5% (2.149 tys. zł) względem 61.463 tys. zł w 2016 roku. Do wzrostu zysku na działalności operacyjnej w 2017 roku przyczynił się wzrost skali działalności grupy.

### 2.1.4. Przychody i koszty finansowe

#### Przychody finansowe:

	Za okres: od 01.01.2017 do 31.12.2017 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych	188
Różnice kursowe	21.396
Pozostałe przychody finansowe	-
	<b>21.583</b>

#### Koszty finansowe:

	Za okres: od 01.01.2017 do 31.12.2017 000'PLN
Koszty odsetek od:	
Kredytów bankowych	253
Leasingów finansowych	10.203
Inne	105
Różnice kursowe	-
Prowizje od kredytów	1.096
Pozostałe koszty finansowe	547
	<b>12.203</b>
Ogółem koszty finansowe netto	<b>9.380</b>

Przychody finansowe w 2017 roku wyniosły 21.583 tys. zł i były o 15.503 tys. zł wyższe niż w roku poprzednim, w którym wyniosły 6.080 tys. zł. Wyższy poziom przychodów finansowych w 2017 roku spowodowany był odnotowaniem wysokich dodatnich różnic kursowych związanych ze spadkiem wartości zobowiązań spółki denominowanych w walutach obcych z uwagi na dokonane w IV kwartale 2016 roku zmiany w strukturze finansowania w tym wykup z leasingu finansowego i sprzedaż na zewnątrz samolotów Boeing 737-400

Koszty finansowe w 2017 roku osiągnęły poziom 12.203 tys. zł i były niższe niż w 2016 roku, w którym wyniosły 9.336 tys. zł. Wzrost kosztów finansowych był spowodowany wzrostem kosztów z tytułu kosztów leasingów finansowych, które wynosiły 10.203 tys. zł (wzrost o 34 % w stosunku do roku ubiegłego w którym to wynosiły one 7.593 tys. zł).

Zysk netto w roku 2017 cechował się dodatnią dynamiką wzrostu. W okresie 12 miesięcy zakończonym 31 grudnia 2017 roku zysk netto wygenerowany przez Grupę wyniósł 58.390 tys. zł i był o 12.219 tys. zł (26.5%) wyższy niż w analogicznym okresie zakończonym 31 grudnia 2016 roku, w którym wyniósł 46.171 tys. zł. Czynnikiem decydującym o wzroście netto były rosnące przychody netto ze sprzedaży z uwagi na wzrost skali działalności grupy.

## 2.2 Charakterystyka struktury aktywów i pasywów skonsolidowanego bilansu

### 2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 31 grudnia 2017 roku.

	Stan na 31.12.2017 r.
<b>Aktywa trwałe</b>	<b>697.198</b>
Rzeczowe aktywa trwałe	528.671
Wartości niematerialne	20
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	19.093
Należności handlowe oraz pozostałe	149.415
<b>Aktywa obrotowe</b>	<b>160.283</b>
Zapasy	3.939
Należności handlowe oraz pozostałe	64.390
Bieżące aktywa podatkowe	79
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	58.873
Rozliczenia międzyokresowe	33.003
<b>AKTYWA OGÓŁEM</b>	<b>857.481</b>

W roku 2017 suma aktywów Grupy wyniosła 857.481 tys. zł (wzrost o 20,4 % wobec stanu na koniec 2016 roku).

Do głównych składników majątku trwałego Grupy należą rzeczowe aktywa trwałe, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu finansowego, oraz należności handlowe oraz pozostałe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku trwałego Grupy na koniec 2017 roku wynosił 76%, natomiast należności handlowych odpowiednio 21%.

W 2017 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych. Na koniec 2017 roku ich wartość osiągnęła poziom 528.671 tys. zł (wzrost o 52,4% względem stanu z 31 grudnia 2016 roku). Wzrost rzeczowych aktywów trwałych spowodowany był głównie przez dokonane zamiany leasingu operacyjnego na leasing finansowy dwóch samolotów Boeing 737-800.

Kolejnym składnikiem aktywów trwałych, w którym nastąpiła istotna zmiana to długoterminowe należności handlowe oraz pozostałe których stan na 31 grudnia 2017 roku wyniósł 149.415 tys. zł. co stanowi wzrost o 41.855 tys. zł. (38,9%) w stosunku do stanu na koniec grudnia 2016. Wzrost ten spowodowany był wzrostem wartości dokonanych przez Grupę przedpłat na dostawę nowych samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe oraz środki pieniężne i ich ekwiwalenty. Udział należności handlowych oraz pozostałych w strukturze aktywów obrotowych na 31 grudnia 2017 roku wyniósł 40% (37% w roku poprzednim), natomiast środków pieniężnych i ich ekwiwalentów 36,7% (48,5% w roku poprzednim). Istotny udział w strukturze aktywów obrotowych miały także rozliczenia międzyokresowe, które stanowiły 20% aktywów bieżących Grupy (13% w roku poprzednim).

Wartość aktywów obrotowych w 2017 roku zanotowała spadek. Na dzień 31 grudnia 2017 roku wartość aktywów obrotowych wyniosła 160.283 tys. zł. 34% spadek względem stanu na koniec 2016 roku był spowodowany istotnym zmniejszeniem środków pieniężnych (spadek o 59.564 tys zł) oraz należności handlowych (spadek o 26.759 tys zł).

Rozliczenia międzyokresowe wzrosły do 33.003 tys. zł na koniec analizowanego okresu, co stanowi wzrost o 3 % w porównaniu do roku ubiegłego.

W 2017 roku odnotowano spadek środków pieniężnych i ich ekwiwalentów. Zmiana ta wynika z dokonywania przez grupę płatności przedpłat na dostawę nowych samolotów przewidzianą na IV kwartał 2018 roku w wysokości 12.016.700 USD.

### 2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 31 grudnia 2017 roku.

	Stan na 31.12.2017 r.
<b>Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej</b>	<b>261.925</b>
Kapitał podstawowy	17.544
Kapitał zapasowy	228.750
Rozliczenie połączenia	(38.655)
Zyski zatrzymane	(4.102)
Wynik okresu	58.390
Różnice kursowe z przeliczenia jednostek zagranicznych....	(1)
<b>Udziały niekontrolujące</b>	<b>-</b>
<b>Kapitał własny ogółem</b>	<b>261.925</b>
 <b>Zobowiązanie długoterminowe</b>	 <b>413.072</b>
Pożyczki i kredyty bankowe	-
Zobowiązanie z tytułu odroczonego podatku dochodowego.	36.403
Rezerwy długoterminowe	1.586
Zobowiązania długoterminowe z tytułu leasingu finansowego	312.289
Rozliczenia międzyokresowe	62.794
<b>Zobowiązania krótkoterminowe</b>	<b>182.484</b>
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	89.392
Zobowiązanie z tytułu podatku dochodowego	908
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu finansowego	46.354
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	3.296
Rezerwy krótkoterminowe	10.107
Rozliczenia międzyokresowe	32.427
<b>Zobowiązania ogółem</b>	<b>595.556</b>
<b>PASYWA OGÓŁEM</b>	<b>857.481</b>

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 2017 roku wyniósł 30,5% wobec 29,9% na koniec 2016 roku natomiast udział zobowiązań i rezerw na zobowiązania wyniósł 69,5% wobec 70,1% na koniec poprzedniego roku.

W trakcie 2017 roku wartość kapitałów własnych wzrosła o 48.740 tys. zł (22,9%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym. Na koniec grudnia 2017 roku kapitały własne Grupy wynosiły 261.925 tys. zł, wobec 213.185 tys. zł na dzień 31 grudnia 2016. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy, który wzrósł o 21,7% w porównaniu z poprzednim rokiem obrotowym i wyniósł 228.750 tys. zł. Na koniec grudnia 2016 roku wartość kapitału zapasowego wynosiła 187.978 tys. zł. Znaczącą rolę w strukturze kapitałów własnych stanowi także wynik z bieżącego okresu w wysokości 58.390 tys. zł, który stanowi 22,3% kapitałów własnych. Istotną zmianą w strukturze kapitałów własnych jest pojawienie się ujemnego zysku zatrzymanego w związku z korektą wyniku roku 2016 opisaną w nocie 6.1 sprawozdania finansowego Grupy. Wartość zysków zatrzymanych jest ujemna i wynosi - 4.102 tys. zł.

W strukturze zobowiązań w zaobserwowano rosnący udział zobowiązań długoterminowych, które stanowiły na dzień 31 grudnia 2017 69,3% zobowiązań ogółem i wyniosły 413.072 tys. zł, czyli zanotowały wzrost o 95.632 tys. zł (30,1%). Wzrost zobowiązań długoterminowych związany był głównie z przeprowadzeniem dwóch transakcji zamiany leasingu operacyjnego na finansowy. Wartość zobowiązań długoterminowych z tytułu leasingu wzrosła z 252.318 tys. zł do 312.289 tys. zł.

Zobowiązania krótkoterminowe wzrosły w 2017 roku nieznacznie, bo o 1.077 tys. zł (0,6%) by na 31 grudnia 2017 roku osiągnąć poziom 182.484 tys. zł. Najistotniejszą zmianą było zmniejszenie zobowiązań z tytułu podatku dochodowego z 17.214 tys. zł na koniec 2016 do 908 tys. zł na koniec 2017 roku. Zmniejszenie to wynika z opłacenia większych zaliczek w ciągu 2017 roku. Spadek odnotowano również na zobowiązaniach handlowych oraz pozostałych, których wartość na koniec 2016 roku w istotnej części stanowiły zobowiązania z tytułu VAT w wysokości 47.089 tys. zł związane z transakcjami leasingowymi. Ostatecznie saldo zobowiązań zmniejszyło się w porównaniu z 2016 rokiem o 8.318 tys. zł i osiągnęło wartość 89.392 tys. zł. W 2017 roku wzrosły natomiast zobowiązania z tytułu leasingu finansowego, rezerw krótkoterminowych oraz rozliczeń międzyokresowych. Wzrosły one odpowiednio o 9.083 tys. zł, 8.043 tys. zł oraz 6.096 tys. zł.

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

W pierwszej połowie 2017 roku Spółka nadal wykonywała ograniczoną ilość rejsów do krajów zagrożonych atakami terrorystycznymi takich jak Egipt, Tunezja czy Turcja. Ruch turystyczny w tych regionach znacząco się zmniejszył po zawirowaniach politycznych w tych krajach, jednak w drugiej połowie 2017 roku ruch turystyczny do wyżej wymienionych krajów zaczął odzyskiwać popularność w bardzo dynamiczny sposób. 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.

Następnym ważnym czynnikiem roku 2017 było tak jak w roku 2016 utrzymanie się stosunkowo niskich cen ropy. 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. Wzrost ceny ropy w 2017 w stosunku do 2016 roku (pomimo nadal niskiego historycznie poziomu) przełożył się na wzrost obrotów i przez to na spadek marży na sprzedaży. Grupa oczekuje stopniowego wzrostu cen ropy na światowych rynkach, a stosowany model zabezpieczenia powinien nadal być skuteczny.

W 2016 roku Wielka Brytania zdecydowała o wyjściu z Unii Europejskiej. Jednak wydaje się, iż rynki finansowe zdyskontowały już ewentualne skutki zawirowań związanych z tym wydarzeniem i ten element na razie przestał dominować na rynku finansowym. Na podstawie aktualnych informacji Spółka nie przewiduje wystąpienia problemów z potencjalnym wyjściem Wielkiej Brytanii z umowy „Otwartego Nieba”, gdyż w przypadku wystąpienia takiego żądania ze strony EU, Wielka Brytania będzie mogła podpisać podobne porozumienia jak Norwegia czy Szwajcaria, co utrzyma obecnie dostępne „wolności” (prawa handlowe) w lotach do/z Unii Europejskiej.

Na początku 2017 swoje plany wejścia na rynek czarterowy w Polsce ogłosił RyanAir tworząc spółkę RyanAir Sun. Jednak rozpoczęcie działalności przewozowej nowej firmy jest przewidywane dopiero w następnym roku.

### 2.3.1 Wzrost liczby podróży samolotem wśród Polaków

Według danych zaprezentowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych do 2020 roku będzie rosła średniorocznie o 6,2%, natomiast między 2020, a 2030 rokiem średnioroczny wzrost wyniesie 4,5%. Mobilność Polaków jest według Eurostatu kilkakrotnie niższa od średnich europejskich. Należy oczekiwać, że wraz ze wzrostem zamożności Polaków, wskaźnik mobilności będzie doganiał standardy europejskie. ULC prognozuje, iż do roku 2030 ruch lotniczy w Polsce podwoi się. Rok 2017 zanotował rekordowy, dwucyfrowy wzrost rynku przewozów lotniczych (na dzień publikacji nie są znane pełne dane z ULC). Podobnie duża dynamika wzrostu jest oczekiwana w następnym roku.

### 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 latach 2017-2024 Grupa Kapitałowa Enter Air zamierza nabyć łącznie 6 nowych samolotów Boeing 737-8 MAX, których termin przyjęcia do użytkowania zaplanowany jest odpowiednio na IVQ 2018 roku (2 samoloty), IVQ 2020 roku (1 samolot), IQ 2021 roku (1 samolot) oraz IIQ 2022 roku (1 samolot) i IQ 2023 roku (1 samolot).

Nowe samoloty mają zapewnić grupie poprawę efektywności kosztowej oraz poprawę efektywności przychodowej, głównie dzięki oszczędniejszym silnikom oraz mniejszym nakładom czasu i środków na obsługę techniczną. Grupa 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. Ceny uprawnień ulegają ciągłej zmianie i zdaniem Zarządu Grupy kierunek ich zmian w przyszłości jest nieprzewidywalny i może wpłynąć na wyniki Grupy w bieżącym roku obrotowym.

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 2017 roku Grupa Enter Air zajmowała na rynku polskim pozycję lidera przewozów czarterowych z coraz większym udziałem w przewozach regularnych. Aktywnie działała też na rynkach Zachodniej Europy takich jak Francja, Wielka Brytania, Hiszpania, Skandynawia oraz Czechy i Izrael. 2017 rok był kolejnym rokiem wzrostu skali działalności oraz poprawy wyników Grupy w szczególności na rynku polskim.

Najważniejszym wydarzeniem w 2017 roku było zakończenie procesu pozbywania się samolotów starszej generacji typu B737-400, które zostały w pełni zastąpione samolotami B737-800. Wymiana floty pozwoli na zwiększenie możliwości operacyjnych Enter Air, ze względu na dalszy zasięg i większą niezawodność.

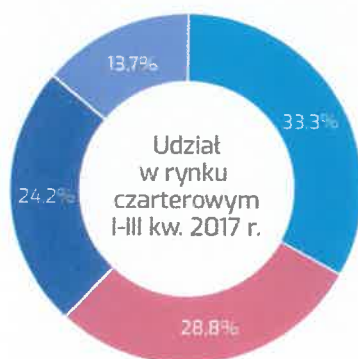
Głównym czynnikiem zewnętrznym wpływającym na rozwój Grupy jest stabilny, duży rynek przewozów czarterowych w Europie, który Grupa zdobywa dzięki nowoczesnemu, nisko-kosztowemu oraz wysoce efektywnemu modelowi biznesowemu, dającemu przewagę konkurencyjną w stosunku do innych linii

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 2017 roku Grupa Enter Air posiadała największy udział w rynku przewozów czarterowych. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd Lotnictwa Cywilnego segmencie połączeń czarterowych Grupa była liderem z udziałem 33,3%. W całej Europie Grupa przewiozła ponad 2 miliony pasażerów. W pierwszych trzech kwartałach 2017 r. polscy klienci najczęściej wybierali Grecję – 37,16% udziału w rynku. Drugim turystycznym kierunkiem jest Hiszpania – 14,89%. Na trzecim miejscu Bułgaria – 14,26%. Czwartym była powracająca do popularności Turcja z udziałem 10,43%. Bardzo popularny we wcześniejszych latach Egipt znalazł się na miejscu 5. z udziałem 4,62%. Powyższe dane potwierdzają przewidywania Grupy odnośnie atrakcyjności kierunków i pokrywają się udziałem destynacji w portfolio Grupy. Przewoźnik był także bardzo aktywny na rynkach Europy Zachodniej takich jak Francja, Wielka Brytania, Hiszpania, Włochy, Skandynawia oraz w Czechach i Izraelu.

#### ■ UGRUNTOWANA POZYCJA RYNKOWA



Enter Air współpracuje z największymi, posiadającymi stabilną sytuację finansową biurami podróży w Polsce: TUI Poland, Rainbow Tours, Itaka Holdings, z którymi podpisane zostały długoterminowe umowy dotyczące współpracy na sezon Lato 2018 – Zima 2018/2019:

z TUI Poland o wartości 81,4 mln USD (ok. 299,5 mln zł).

z Rainbow Tours o wartości 46,3 mln USD (ok. 165 mln zł).

z Itaka Holdings o wartości 51 mln USD (ok. 182,5 mln zł).

W grudniu 2017 r. Enter Air podpisał umowę na sezon Lato 2019 - Zima 2019/2020:

z TUI Poland o wartości 86,7 mln USD (ok. 303,8 mln zł).

✈ Enter Air ✈ Small Planet ✈ Travel Service ✈ Pozostali

Istotnym czynnikiem dla rozwoju grupy było także wprowadzenie Grupy, w grudniu 2015 roku, na Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie. Emisja akcji na Giełdzie wzmocniła znacząco prestiż i rozpoznawalność marki, oraz stabilność finansową Grupy poprzez podniesienie kapitałów własnych. Ponadto kurs akcji systematycznie wzrasta, co świadczy o atrakcyjności wyemitowanych papierów wartościowych. Od dnia debiutu kurs akcji wzrósł o ponad 100%.

### 3.2 Perspektywy rozwoju działalności

Emitent jest spółką rosnącą w sektorze przewozów turystycznych w Europie. Bazowym rynkiem dla Grupy Enter Air jest rynek polski, który rośnie stabilnie od kilku lat. Jednak głównym kierunkiem rozwoju dla Grupy jest rynek Europy Zachodniej, gdzie podstawą wzrostu jest przewaga cenowa jaką zapewnia model biznesowy Grupy. Zagraniczni konkurenci mają dużo wyższą bazę kosztową oraz zwykle tradycyjną organizację, która nie może konkurować z nowoczesnym modelem operatora lotniczego Enter Air.

Barierą dla bardziej dynamicznego niż dotychczas wejścia na rynki wysokomarżowe jest dla Grupy brak bezpośredniego dostępu do kanałów sprzedaży B2C. Dlatego też Grupa jest zainteresowana potencjalnymi przejęciami podmiotów mającymi dostęp do zachodnich rynków turystycznych. Na dzień sprawozdania, Grupa nie ma zdefiniowanych konkretnych celów przejęć, ale na podstawie doświadczeń nabytych przy próbach przejęć w latach ubiegłych, Grupa ma jasno sprecyzowane kryteria dla potencjalnych transakcji. Obecne kanały dystrybucji B2B są bardzo wydajne i mają jeszcze bardzo duży potencjał wzrostu, dlatego też Grupa nie jest pod presją czasu i zamierza dokładnie wybrać i przygotować potencjalny cel akwizycji.

Grupa monitoruje rozwój rynków wschodzących (np. Azji) pod kątem potencjalnej ekspansji, natomiast oceniamy, iż rynki te są nadal niestabilne, a poziom cen nie gwarantuje uzyskania marż dających szansę na zwrot z ewentualnej inwestycji.

W 2017 roku Grupa rozpoczęła certyfikację własnej obsługi technicznej samolotów. Certyfikat będzie wydany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego przed sezonem lato 2017. 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 5 lat, korzystała z przewag wobec konkurencji narażonej na ryzyka rynkowe, skutecznie wypierając ją z wielu rynków europejskich.

#### **3.3.3 Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi**

Jednym z czynników mających wpływ na popyt na usługi turystyczne oraz loty czarterowe związane z międzynarodowymi wyjazdami turystycznymi jest ryzyko związane z atakami terrorystycznymi oraz konfliktami militarnymi. Niepewna sytuacja w danym regionie, rozumiana jako zwiększone prawdopodobieństwo ataków terrorystycznych czy konfliktów militarnych lub też wystąpienie przedmiotowych zjawisk, może ograniczyć zainteresowanie danym kierunkiem turystycznym. Przykładem takiej sytuacji były wydarzenia z 2010 i 2011 roku określane jako „arabska wiosna”, czyli protesty społeczne i konflikty zbrojne w krajach, takich jak m.in. Egipt, Tunezja, Maroko. „Arabska wiosna” wpłynęła na zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa odczuwanego przez turystów udających się do krajów Afryki Północnej i krajów Bliskiego Wschodu i przełożyła się na kilkuletnie zmniejszenie zainteresowania turystów tym kierunkiem podróży. Podobny efekt został zaobserwowany na rynku tureckim. Grupa, dzięki swojej dywersyfikacji rynkowej oraz bardzo szerokiej ofercie tras, przenosi swoje operacje z rejonów zagrożonych do rejonów niedotkniętych kryzysem, takich jak np. Wyspy Kanaryjskie i Hiszpania, Grecja, Bułgaria, Sycylia, Chorwacja, itp.

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

#### 3.3.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi

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

#### 3.3.5 Ryzyko związane z konkurencją

Rynek przewozów lotniczych jest bardzo konkurencyjny. Bezpośrednimi konkurentami Grupy są inne linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży. Zgodnie z publikacją Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2016 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (33,3% udziału w rynku); (ii) Small Planet Airlines (28,8%); (iii) Travel Service Polska (24,2%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługują prawie 86,3% rynku. Pozostałe 13,7% rynku jest obsługiwane przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym linie tradycyjne i low-costowe, takie jak LOT, RyanAir, Pegasus, El AL., Air Europa, Wizzair, Norwegian Air Shuttle. Zaostrzenie konkurencji na rynku lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży może wpłynąć na zwiększenie presji na obniżenie cen przelotów, co mogłoby mieć negatywny wpływ na działalność Grupy. Należy jednak zaznaczyć, iż kontraktacja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerzucenia swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne. Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 50/50 wolumenu usług na rynku rodzimym w stosunku do eksportu usług.

Coraz bardziej aktywne na rynku przewozów wakacyjnych są tanie linie lotnicze oraz tradycyjne linie lotnicze oferujące bilety grupowe na rejsach regularnych, lub też świadczące usługi czarterowe w ramach wolnej pojemności przewozowej. Ryzyko dla Grupy związane z tanimi liniami lotniczymi, związane jest m.in. z możliwością rezygnacji przez niektórych klientów z usług biur podróży na rzecz samodzielnych wyjazdów zagranicznych przy wykorzystaniu tanich linii lotniczych jako środka transportu. Jest to część rynku, która stale się rozwija. Zarówno Enter Air, jak i biura podróży oferują od kilku lat przeloty dla pasażerów niekorzystających z pakietów „All Inclusive”. Grupa jest przygotowana do dalszego rozszerzenia swojej oferty przelotów dla turystów indywidualnych, jest to jednak nadal rynek niszowy, który dopiero się rozwija.

#### 3.3.6 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, bardzo wysoki poziom ubezpieczenia od skutków zdarzeń i wypadków lotniczych.

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

### 3.3.7 Ryzyko związane z cenami paliw i wysokością podatków nakładanych na paliwa

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

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

Ewentualny gwałtowny wzrost cen paliw spowoduje wzrost cen przelotów, co mogłoby przełożyć się na ogólny spadek popytu na rynku, jednak od rozpoczęcia działalności Grupy Zarząd nie obserwował spadku popytu na oferowane przez Grupę usługi, nawet w okresach kiedy ceny paliw były relatywnie wysokie. Grupa nie wyklucza stosowania mechanizmów zabezpieczających cenę paliwa w przypadku wystąpienia dynamicznej zmienności cen na światowych rynkach.

### 3.3.8 Ryzyko związane z sezonowością sprzedaży i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy

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

Istotna z punktu widzenia sezonowości jest realizowana przez Grupę strategia zwiększania obecności na rynkach zagranicznych, które cechują się inną sezonowością niż obserwowana na rynku polskim. Udział przychodów uzyskiwanych na rynkach zagranicznych w okresie zimowym jest znacząco większy niż w sezonie letnim.

### 3.3.9 Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań

Zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 2014 r. („Rozporządzenie 261/2004”), każdy pasażer linii lotniczych ma prawo domagać się odszkodowania od przewoźnika lotniczego w sytuacji odmowy przyjęcia na pokład wbrew jego woli, odwołania lotu lub dużego opóźnienia lotu. W przypadku zaistnienia okoliczności wskazanych w Rozporządzeniu 261/2004, pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania w wysokości: od 250 do 600 EUR w zależności od długości lotu wewnątrzwspólnotowego, jednak jedynie gdy zdarzenie nie jest wynikiem nadzwyczajnych okoliczności, których przewoźnik nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zjawisko zakłóceń rejsów jest w skali działalności Grupy zjawiskiem niewielkim. W 2017 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 2017 roku niemal 100% przychodów ze sprzedaży w segmencie usług lotniczych denominowane było w walutach obcych. Koszty usług obcych i zużycia materiałów i energii w 2017 roku znacznie powyżej 85% denominowane były 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 CO<sub>2</sub>. Należy zaznaczyć, że Grupa dokonała w poprzednich latach modyfikacji samolotów wyposażając wszystkie B737-800 w winglety (skrzydełka aerodynamiczne na końcu skrzydła), co wpłynęło na poprawę właściwości aerodynamicznych samolotu, zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz zmniejszenie hałasu. Grupa ma zamontowane na swojej flocie lżejsze fotele pasażerskie, co pozwala na zmniejszenie wagi samolotu, czyli zmniejszenie zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla. Grupa wdrożyła mechanizm dopłaty za emisję CO<sub>2</sub> na wzór dopłaty paliwowej, zmniejszający ryzyko związane z opłatami w tym zakresie.

Działalność 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 CO<sub>2</sub>.

### 3.4 Otoczenie rynkowe

#### 3.4.1 Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

Kondycja Grupy jako uczestnika rynku przewozów lotniczych jest częściowo zależna od całokształtowej 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 2016 roku 33 987 tys. pasażerów, notując wzrost rok do roku o 11,8 %. W 2017 wzrost rynku był znacząco większy niż w roku 2016, jednak na datę sprawozdania nie są jeszcze znane ostateczne dane z ULC. 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 2017 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2017 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 2017 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Polskich Linii Lotniczych LOT, Wizzair, Lufthansy oraz Enter Air.

### 3.4.4 Sezonowość sektora przewozów lotniczych w Polsce

Polski rynek pasażerskich przewozów lotniczych cechuje się znacznymi zmianami liczby przewiezionych pasażerów w poszczególnych miesiącach roku. Według danych ULC opublikowanych w raporcie „Analiza rynku lotniczego w 2016 roku”, istotna część ruchu lotniczego w trzech ostatnich latach przypadała na miesiące sezonu letniego (od kwietnia do października). Grupa dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

### 3.4.5 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, mieszkaniec Polski w 2013 roku podróżował samolotem przeciętnie 0,65 razy w ciągu roku, co było jednym z najniższych wyników w Unii Europejskiej. Dla porównania, przeciętny mieszkaniec kraju członkowskiego w 2013 roku podróżował ok. 2 razy częściej. Na jednego mieszkańca Luksemburga przypadły 4 loty w ciągu roku, Szwajcarii 5,5 lotów, zaś Islandii – 9,9 lotów. Z danych tych wynika, że mobilność społeczeństwa zwiększa się wraz z jego zamożnością. Ostatnie odczyty dla Polski przekroczyły wskaźnik 0,7, co potwierdza, iż wraz z dalszym wzrostem gospodarczym Polski liczba podróży przypadająca na jednego jej mieszkańca powinna wzrastać.

## 3.5 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 2016 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły 3,5 miliona pasażerów. Pomimo słabej kondycji rynku podróży do Egiptu i Tunezji, oraz załamania się rynku tureckiego, rynek czarterowy utrzymał się na relatywnie wysokim poziomie. Bez względu na zawirowania na rynkach turystycznych, Grupa od wielu lat dynamicznie i stale rośnie, głównie dzięki ekspansji na rynkach zagranicznych oraz szerokiej ofercie destynacji turystycznych.

### 3.5.1 Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest piątym największym przewoźnikiem w Polsce, oraz liderem na rynku lotów czarterowych. Według danych ULC, w 2016 roku Grupa przewiozła 1.166.155 pasażerów wyłącznie na rynku polskim natomiast po 3 kwartałach 2017 roku Grupa zajmowała pierwsze miejsce z liczbą 830 114 pasażerów (33,3% udziału w rynku przewozów czarterowych), i znacząco wyprzedziła drugiego co do liczby obsłużonych pasażerów przewoźnika.

### 3.5.2 Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2017 roku odpowiadali łącznie za prawie 86% rynku. Obok Grupy Enter Air są to jeszcze dwa podmioty zagraniczne, które działają w oparciu o podobny model biznesowy, przy czym w ocenie Zarządu Grupa wyróżnia się na ich tle m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. Grupa Enter Air dysponuje preferowaną, nowoczesną flotą samolotów, która oferuje maksymalny dostępny zasięg i najwyższą konfigurację miejsc, pozwalając na oferowanie pełnego pakietu tras bez trudności z obsługą całości zapotrzebowania zgłaszanego przez biura podróży. Oprócz trzech czołowych graczy na rynku lotów czarterowych z Polski obecnych jest również szereg innych czarterowych linii lotniczych przylatujących do Polski z krajów Basenu Morza Śródziemnego w czasie sezonu letniego, a także przewoźnicy niskokosztowi i tradycyjni.

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

### **3.6 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. Po licznych bankructwach biur podróży w 2013 roku branża zaczęła się umacniać, notując dynamiczne wzrosty.

## **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.

W procesie sporządzania sprawozdań finansowych Spółki, zarówno jednostkowych jak i skonsolidowanych podstawowym elementem kontroli wewnętrznej jest audyt sprawozdania finansowego przeprowadzany przez niezależnego biegłego rewidenta. Wyboru biegłego rewidenta dokonuje Rada Nadzorcza Spółki.

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

Spółka 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 Spółka**

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

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

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

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

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

Komentarz:

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

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

Komentarz:

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

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

Komentarz:

Emitent zamierza jedynie częściowo wdrożyć powyższą zasadę i prowadzić stronę internetową w języku angielskim, z wyłączeniem tłumaczenia raportów bieżących i okresowych. W ocenie Emitenta stosowanie częściowo powyższej zasady nie wpłynie negatywnie na komunikację z inwestorami ani na

realne pogorszenie praw akcjonariuszy. Ponadto, nie przemawia za tym struktura akcjonariatu. Jednocześnie wprowadzenie powyższej zasady spowoduje dla emitenta znaczące obciążenia organizacyjne i finansowe.

• IV.R.2. Jeżeli jest to uzasadnione z uwagi na strukturę akcjonariatu lub zgłaszane spółce oczekiwania akcjonariuszy, o ile spółka jest w stanie zapewnić infrastrukturę techniczną niezbędną dla sprawnego przeprowadzenia walnego zgromadzenia przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej, powinna umożliwić akcjonariuszom udział w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu takich środków, w szczególności poprzez: 1) transmisję obrad Walnego Zgromadzenia w czasie rzeczywistym, 2) dwustronną komunikację w czasie rzeczywistym, w ramach której akcjonariusze mogą wypowiadać się w toku obrad Walnego Zgromadzenia, przebywając w miejscu innym niż miejsce obrad Walnego Zgromadzenia, 3) wykonywanie, osobiście lub przez pełnomocnika, prawa głosu w toku Walnego Zgromadzenia

Komentarz:

Rekomendacja nie jest stosowana. Emitent nie przewiduje możliwości udziału w walnym zgromadzeniu przy wykorzystaniu komunikacji elektronicznej, gdyż wiąże się to ze znaczącymi trudnościami technicznymi oraz obciążeniami finansowymi, a przy obecnej strukturze akcjonariatu nie wydaje się uzasadnione. Zastosowanie się do rekomendacji w obecnej sytuacji stwarzałoby ryzyko 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 wyłączania 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 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:

Nazwa Akcjonariusza	Liczba akcji i głosów na WZ	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
Pan Marcin Andrzej Kubrak	6 903 961	39,35%
Pan Grzegorz Polaniecki	2 318 699	13,22 %
Fundusze zarządzane przez Nationale-Nederlanden Powszechne Towarzystwo Emerytalne S.A.	1 929 191	11,0 %
Fundusze zarządzane przez Investors Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A.	1 522 000	8,68 %
OFE Generali	1 350 000	7,7 %

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. 406<sup>3</sup> § 8 kodeksu spółek handlowych,
- Księgi Akcji Imiennych prowadzonej w spółce Enter Air S.A. (w zakresie akcji imiennych serii A i B),
- 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 (art. 160 i nast.),
- 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.

Spółka nie posiada informacji by w okresie następującym po 31 grudnia 2017 do dnia publikacji niniejszego raportu nastąpiły zmiany w stanie posiadania akcji przez akcjonariuszy posiadających Akcje serii C uprawniające do 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**

Akcje Spółki są akcjami imiennymi lub akcjami zwykłymi na okaziciela. Na żądanie akcjonariusza może zostać dokonana zamiana akcji imiennych Spółki na akcje na okaziciela.

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

Wszystkie akcje są akcjami zwykłymi. 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).

Udziałowcy: Marcin Kubrak, Grzegorz Polaniecki, Grzegorz Badziak, Mariusz Olechno oraz Andrzej Kobielski zawarli umowę lock-up, w której zobowiązali się do niezbywania posiadanych akcji imiennych serii A przez okres 12 miesięcy od dnia debiutu Enter Air S.A. na GPW S.A. Umowa uległa rozwiązaniu z uwagi na upływ czasu na jaki zawarta i tym samym zobowiązanie do niezbywania akcji imiennych wygasło.

**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 S.A. 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 należy:

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

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

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

Ogłoszenie o zwołaniu Walnego Zgromadzenia może zawierać informację o możliwości uczestniczenia przez akcjonariuszy w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. W przypadku ogłoszenia o zwołaniu Walnego Zgromadzenia zawierającego taką informację, emitent jest zobowiązany zapewnić akcjonariuszom możliwość uczestniczenia w Walnym Zgromadzeniu przy wykorzystaniu środków komunikacji elektronicznej. O udzieleniu lub odwołaniu pełnomocnictwa w postaci elektronicznej akcjonariusz zawiadamia emitenta za pośrednictwem adresu poczty elektronicznej: [wza@enterair.pl](mailto: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 2017 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 2017 r. stan Rady Nadzorczej Enter Air S.A. był następujący

1. Pani Joanna Braulińska-Wójcik
2. Pani Patrycja Koźbiał
3. Pani Ewa Kubrak
4. Pan Grzegorz Badziak
5. Pan Paweł Brukszo
6. Pan Piotr Przedwojewski
7. Pani Małgorzata Badowska
8. Pan Marek Młotek-Kucharczyk

W dniu 11 maja 2017 r. członek Rady Nadzorczej Enter Air S.A., pani Małgorzata Badowska, złożyła rezygnację z pełnionej funkcji ze skutkiem natychmiastowym.

W dniu 12 maja 2017 roku Zwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki podjęło uchwały w sprawie powołania Pana Michała Wnorowskiego do składu Rady Nadzorczej Spółki ze skutkiem na dzień podjęcia uchwały przez ZWZ, tj. z dniem 12 maja 2017 r.

W dniu 7 grudnia 2017 r. członek Rady Nadzorczej Enter Air S.A., Pan Grzegorz Badziak, złożył rezygnację z pełnionej funkcji ze skutkiem natychmiastowym.

Jednocześnie, z uwagi na fakt, iż Pan Grzegorz Badziak pełnił funkcję Przewodniczącego Rady Nadzorczej, Rada Nadzorcza dokonała na posiedzeniu w dniu 7 grudnia 2017 r. wyboru: - Pani Ewy Kubrak (dotychczasowego Wiceprzewodniczącego) na stanowisko Przewodniczącej Rady Nadzorczej oraz - Pana Piotra Przedwojewskiego na Wiceprzewodniczącego Rady Nadzorczej.

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

Na dzień 31 grudnia 2017 r. skład Rady Nadzorczej nie uległ zmianie.

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

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

#### 4.10.3. Komitet Audytu

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

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

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

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

Na dzień 31 grudnia 2017 r. wobec Spółki Enter Air Sp. z o.o. toczy się postępowanie o zapłatę, solidarnie wraz z Air Consulting s.r.o., kwoty 11.631.326 zł, tytułem zwrotu depozytu i opłat, zapłaty kary i odszkodowania z tytułu naruszenie umów podpisanych przez Societe AIR 4 s.a.r.l. oraz Air Consulting. Jako że Spółka Enter Air Sp. z o.o. nie była stroną umowy i zdaniem Zarządu Spółki roszczenie to jest bezzasadne.

#### **6. INFORMACJE O ZAWARTYCH UMOWACH ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA**

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

Za znaczące umowy w 2017 roku Grupa uznała:

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

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

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

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

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 32.800.000 USD (słownie: trzydzieści dwa miliony osiemset tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 138.648.880 zł według kursu średniego NBP z dnia 3 stycznia 2017 r. wynoszącego 4,2271.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Rainbow Tours S.A., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

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

#### 6.1.2. Umowa z Itaka Holdings Sp. z o.o.

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

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

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

Łączna wartość świadczeń wynikających z Aneksu nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

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

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

#### 6.1.3. Umowa z Itaka Holdings Sp. z o.o.

3 marca 2017 roku pomiędzy spółką zależną od Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. - a spółką Travelworld Vacations Ltd. z siedzibą w Londynie (działającą pod nazwą handlową: „Olympic Holidays”) zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz załogą na sezon Lato 2017 - Jesień 2017, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 30 listopada 2017 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 14.300.000 USD (słownie: czternaście milionów trzysta tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 58.565.650 zł (słownie: pięćdziesiąt osiem milionów pięćset sześćdziesiąt pięć tysięcy sześćset pięćdziesiąt złotych) według kursu średniego NBP z dnia 3 marca 2017 r. wynoszącego 4,0955.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Travelworld Vacations Ltd., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

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

#### 6.1.4 Umowa z Rainbow Tours S.A.

1 września 2017 roku pomiędzy spółką zależną od Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o. - a spółką Rainbow Tours S.A. zawarta została Umowa Charteru (Air Charter Agreement) dotycząca sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon lato 2018 oraz zima 2018/19, 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 2019 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. 46.300.000 USD (słownie: czterdzieści sześć milionów trzysta tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 165.258.590 zł według kursu średniego NBP z dnia 1 września 2017 r. (Tabela nr 169/A/NBP/2017) wynoszącego 3,5693.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Rainbow Tours S.A., których wysokość jest uzależniona między innymi od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

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

#### 6.1.4. Umowa z TUI Poland Sp. z o.o.

W dniu 6 października 2017 roku, pomiędzy spółką zależną Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o., a TUI Poland sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zawarta została Umowa sprzedaży miejsc w samolotach wraz z załogą na sezon Lato 2018 - Zima 2018/2019, 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 2019 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. 81.400.000 USD netto (słownie: osiemdziesiąt jeden milionów czterysta tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 299.543.860 zł netto według kursu średniego NBP z dnia 6 października 2017 r. wynoszącego 3,6799.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez TUI Poland sp. z o.o., których wysokość jest uzależniona od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

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

#### 6.1.5. Umowa z Itaka Holdings Sp. z o.o.

W dniu 15 grudnia 2017 roku, pomiędzy spółką zależną Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o., a Itaka Holdings sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zawarta została Umowa sprzedaży miejsc w samolotach wraz załogą na sezon Lato 2018 - Zima 2018/2019, 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 2019 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. 51.000.000 USD netto (słownie: pięćdziesiąt jeden milionów dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 182.508.600 zł netto według kursu średniego NBP z dnia 15 grudnia 2017 r. wynoszącego 3,5786.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków.

Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez Itaka Holdings sp. z o.o., których wysokość jest uzależniona od okresu wyprzedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

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

#### 6.1.6. Umowa z TUI Poland Sp. z o.o.

W dniu 28 grudnia 2017 roku, pomiędzy spółką zależną Enter Air S.A. - Enter Air sp. z o.o., a TUI Poland sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zawarta została Umowa sprzedaży miejsc w samolotach wraz załogą na sezon Lato 2019 - Zima 2019/2020, która to umowa jest bezpośrednio związana z działalnością podstawową Enter Air sp. z o.o. jako przewoźnika lotniczego.

Umowa została zawarta na czas określony do dnia 30 kwietnia 2020 r. i reguluje zasady świadczenia przez Enter Air sp. z o.o. usług lotniczego przewozu osób i bagażu w przedmiotowym okresie.

Wartość szacunkowa Umowy wynosi ok. 86.700.000 USD netto (słownie: osiemdziesiąt sześć milionów siedemset tysięcy dolarów amerykańskich), co stanowi równowartość 303.848.820 zł netto według kursu średniego NBP z dnia 28 grudnia 2017 r. wynoszącego 3,5046.

Łączna wartość świadczeń wynikających z Umowy nie jest możliwa do ustalenia w sposób ścisły, w związku z czym podane wyżej wartości mają charakter szacunkowy, a ostateczna wartość Umowy może różnić się od podanych wyżej szacunków. Na wartość świadczeń wynikających z Umowy wpływa szereg

zmiennych, w tym przewidziany w Umowie tryb rezygnacji z poszczególnych lotów oraz zmienne składniki kosztów. Rozliczenia z tytułu przedmiotowej Umowy będą realizowane na bieżąco i zgodnie z harmonogramem poszczególnych lotów charterowych. Umowa przewiduje dodatkowe opłaty na rzecz Enter Air sp. z o.o. w przypadku anulowania rejsów przez TUI Poland sp. z o.o., których wysokość jest uzależniona od okresu wypowiedzenia, z jakim dany rejs został anulowany.

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

## **6.2. Umowy leasingu zawarte z PKO Bankowy Leasing**

### **6.2.1. Umowa sprzedaży oraz umowy leasingu finansowego samolotu Boeing B737-800 (nr seryjny MSN29036)**

Umowa leasingu została zawarta w dniu 29 marca 2017 pomiędzy EA ZOO (jako korzystającym) a PKO Bankowy Leasing (jako finansującym). W umowie strony wskazały, iż przedmiot umowy - samolot Boeing B737-800 (nr seryjny 29036) zostanie nabyty przez PKO Bankowy Leasing od EA ZOO. Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia i nakłada na korzystającego m.in. obowiązek terminowej zapłaty rat leasingowych czy informowania o zaciąganych zobowiązaniach finansowych przekraczających wskazane w umowie wskaźniki finansowe. Warunki umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów. Zabezpieczenie umowy stanowi przedmiot leasingu oraz wystawione przez korzystającego dwa weksle własne in blanco wraz z deklaracją wekslową oraz pełnomocnictwo do dysponowania wskazanymi rachunkami bieżącymi Korzystającego. Umowa leasingu została zawarta do dnia 31 marca 2025 r.

### **6.2.2. Umowa sprzedaży oraz umowy leasingu finansowego samolotu Boeing B737-800 (nr seryjny MSN28073)**

Transakcja sprzedaży oraz rozpoczęcie umowy leasingu finansowego samolotu Boeing B737-800 (nr seryjny MSN28073) została zrealizowana dnia 28 grudnia 2017 roku, pomiędzy spółką zależną Emitenta, tj. Enter Air sp. z o.o. a PKO Leasing S.A. z siedzibą w Łodzi.

Okres leasingu wskazany w umowie pomiędzy Enter Air Sp. z o.o. (jako Korzystającym) a PKO Leasing S.A. (jako Finansującym) został zawarty na 60 miesięcy. Przedmiotem umowy jest samolot Boeing B737-800 o numerze producenta MSN 28073 wraz z silnikami. Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia i nakłada na korzystającego m.in. obowiązek terminowej zapłaty rat leasingowych czy informowania o zaciąganych zobowiązaniach finansowych przekraczających wskazane w umowie wskaźniki finansowe. Warunki umowy nie odbiegają od warunków powszechnie stosowanych dla tego typu umów. Zabezpieczenie umowy stanowi przedmiot leasingu oraz wystawione przez korzystającego dwa weksle własne in blanco wraz z deklaracją wekslową oraz pełnomocnictwo do dysponowania wskazanymi rachunkami bieżącymi Korzystającego. Umowa leasingu została zawarta do dnia 15 grudnia 2022 r.

## **7. INFORMACJE O POWIĄZANIACH ORGANIZACYJNYCH LUB KAPITAŁOWYCH EMITENTA**

Grupa Kapitałowa obejmuje jednostkę dominującą Enter Air S.A. oraz Enter Air Sp. z o.o. (100% posiadanych udziałów przez spółkę dominującą) wraz z jej Grupą Kapitałową

Grupa kapitałowa Enter Air sp. z o.o. obejmuje jednostkę dominującą Enter Air Sp. z o.o. oraz następujące spółki zależne:

Enter Air Services sp. z o.o. została utworzona 24 maja 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 100% udziałów.

EnterAir.cz.s.r.o. została utworzona 20 lipca 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 100% udziałów.

Enter Air International LTD została utworzona 2 stycznia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 100% udziałów.

Enter Air Executive Services sp. z o.o. utworzona 28 sierpnia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air sp. z o.o. objęła 60% udziałów. W dniu 24 lipca 2015 Enter Air sp. z o.o. odkupiła udziały pozostające poza kontrolą i od tej daty posiada 100% udziałów Enter Air Executive Services sp. z o.o.

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

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

W ramach Grupy Kapitałowej zawierane są transakcje sprzedaży. Wszystkie transakcje odbywają się na warunkach rynkowych stosowanych dla transakcji z innymi podmiotami.

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

W 2017 roku Grupa kontynuowała współpracę bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiadała następujące istotne umowy finansowe:

### **9.1 Umowa o kredyt w USD w rachunku bieżącym mBank S.A.**

W związku wygaśnięciem dotychczas obowiązującej umowy na kredyt w rachunku bieżącym Spółka Enter Air Sp. z o.o., której umowa dotyczyła, zdecydowała się na przedłużenie ww. umowy.

W związku z tym na podstawie aneksu do umowy o kredyt w rachunku bieżącym w USD z dnia 8 grudnia 2010 r., z późniejszymi zmianami, mBank S.A. (dawniej BRE Bank S.A.) („mBank”) udzielił Enter Air Sp. z o.o. kredytu w rachunku bieżącym w maksymalnej wysokości 10.000.000 USD z przeznaczeniem na finansowanie bieżącej działalności. Kredyt oprocentowany jest wg zmiennej stopy LIBOR dla depozytów O/N w USD powiększonej o marżę mBanku. Okres kredytowania został ustalony w umowie do dnia 16 października 2018 r.

W umowie kredytowej strony uzgodniły standardowy dla tego typu transakcji katalog zabezpieczeń, w tym w szczególności weksel własny in blanco wraz z deklaracją wekslową oraz globalną cesję na rzecz mBanku wierzytelności należnych Enter Air Sp. z o.o. na podstawie umowy z dnia 31 marca 2010 r. z późniejszymi zmianami.

Umowa zawiera standardowe dla tego typu umów postanowienia, w tym dotyczące m.in. obowiązku wykorzystania kredytu zgodnie z przeznaczeniem, utrzymania przez Enter Air Sp. z o.o. określonych wskaźników finansowych na ustalonym w umowie poziomie, a także zobowiązania do przekazywania Bankowi określonych informacji dotyczących sytuacji finansowej spółki. Ponadto Enter Air Sp. z o.o. w umowie zobowiązała się do utrzymywania średniomiesięcznych wpływów łącznie na wskazane w umowie rachunki bieżące Enter Air Sp. z o.o. prowadzone przez mBank na określonym w umowie poziomie, jak również do nieudzielania poręczeń i gwarancji za inne podmioty przekraczających w łącznej wartości 15% aktywów netto, nieobciążania aktywów stanowiących zabezpieczenie mBanku na rzecz innych wierzycieli, niepodejmowania uchwał o obniżeniu kapitału zakładowego oraz niezaciągania nowych zobowiązań finansowych bez zgody mBanku.

Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się także do informowania mBanku o zdarzeniach organizacyjnych i gospodarczych (w tym zmianach własnościowych i kapitałowych, zmianach na stanowiskach zarządzających, postępowaniach sądowych) mających istotny wpływ na sytuację prawną, finansową lub ekonomiczną Enter Air Sp. z o.o., przy czym mBank zastrzegł sobie prawo do dokonania oceny, czy wprowadzone zmiany lub zaistniałe zdarzenia nie powodują zwiększenia ryzyka braku spłaty kredytu, a w przypadku stwierdzenia wzrostu ryzyka do zawieszenia prawa do dokonywania ciągłych kredytów lub wypowiedzenia umowy.

Umowa zawiera również ograniczenia w zakresie wypłaty dywidendy. Enter Air Sp. z o.o. zobowiązała się w umowie do niedokonywania wypłaty dywidendy bez pisemnej zgody mBanku.



## 9.2 Umowa wieloproduktowa ING Bank Śląski S.A.

Na podstawie aneksu do umowy wieloproduktowej z dnia 22 grudnia 2014 r., ING Bank Śląski S.A. („ING Bank”) udzielił Enter Air Sp. z o.o. odnawialnego limitu kredytowego w maksymalnej wysokości: 10.700.000 USD na okres do dnia 29 grudnia 2018 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). Dodatkowo, zabezpieczenie wierzycelności ING Banku wynikające z akredytyw stanowią depozyty pieniężne.

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

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

## 10 INFORMACJE O UDZIELONYCH W DANYM ROKU OBROTOWYM POŻYCZKACH

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

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

	<b>Za okres:</b>
	<b>od 01.01.2017</b>
	<b>do 31.12.2017</b>
	<b>000* PLN</b>
Stan na początek okresu	1.147
Kwota nowo - udzielonych pożyczek	-
Splata udzielonych pożyczek	-
Stan na koniec okresu	<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 termin spłaty pożyczki na 8 marca 2020 r.

W okresie objętym sprawozdaniem nie udzielono pożyczek członkom zarządu.

## **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 2017:

Beneficjent	kwota	waluta	data zamknięcia	cel
LIFT_Maroco(Gecas)	920.000	USD	30-03-2018	zamknięta 30.03.2018
GE Capital	350.000	USD	18-07-2018	zabezpieczenie dostawy samolotu od AFT Trust-Sub
CIT	800.000	USD	04-01-2019	zabezpieczenie dostawy samolotu
CIT	700.000	USD	09-01-2018	zamknięta 9.01.2018

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.

Inne pozycje pozabilansowe w Grupie nie występują.

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

W roku 2017 Grupa nie podejmowała żadnych inwestycji kapitałowych.

## **13 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI**

W trakcie 2017 roku Enter Air S.A. wykorzystwała część środków pozyskanych z emisji na dokonanie przedpłat na zakup nowych samolotów Boeing. Rozpoczęcie dostaw zamówionych samolotów nastąpi w VI kwartale 2018 roku. Na cel ten wydano w 2017 roku 7.097.770 USD.

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

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2017 rok.

Grupa jest zainteresowana potencjalnymi przejęciami podmiotów mającymi dostęp do zachodnich rynków turystycznych. Na dzień sprawozdania, Grupa nie ma zdefiniowanych konkretnych celów przejęć, ale na podstawie doświadczeń nabytych przy próbach przejęć w latach ubiegłych, Grupa ma jasno sprecyzowane kryteria dla potencjalnych transakcji.

## **15 OCENA ZARZĄDZANIA ZASOBAMI FINANSOWYMI**

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

### **15.1 Zarządzanie ryzykiem kapitałowym**

Rynek lotów czarterowych związanych z turystycznymi wyjazdami zagranicznymi cechuje się bardzo dużą sezonowością. W trakcie sezonu letniego Grupa wykorzystuje całą posiadaną flotę, natomiast zimą ponad 50% samolotów pozostaje na ziemi. Grupa wykorzystuje ten okres na wykonywanie koniecznych przeglądów, jednakże jego przepływy pieniężne maleją i w celu terminowego opłacenia wszystkich badań niezbędne jest otrzymanie linii kredytowej. Grupa na bieżąco monitoruje wskaźniki zadłużenia i posiada wiarygodną historię kredytową. Ogólna strategia działania Grupy nie zmieniła się od 2012 roku. Struktura kapitałowa Grupy obejmuje zadłużenie, na które składają się kredyty, środki pieniężne i ich ekwiwalenty oraz kapitał przypadający akcjonariuszom jednostki dominującej, w tym udziały, kapitały zapasowe. Istotnym z punktu widzenia możliwości pozyskania niezbędnego

finansowania obrotowego jest utrzymanie zadłużenia odsetkowego kapitałów własnych nieprzekraczającego ich trzykrotności.

	Stan na dzień 31.12.2017 000' PLN
Kapitał własny przypadający właścicielom jednostki dominującej	261.925
Kredyty i pożyczki razem	3.296
Zobowiązanie z tytułu leasingu finansowego	358.644
Razem zadłużenie odsetkowe	361.939
Współczynnik zadłużenia odsetkowego	1,4

## 15.2 Kategorie instrumentów finansowych

	Stan na dzień 31.12.2017 000' PLN
<b>Pożyczki i należności własne</b>	
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	58.873
Należności handlowe oraz pozostałe - krótkoterminowe	64.390
Należności pozostałe - długoterminowe	149.415
	<b>272.678</b>
<b>Pozostałe zobowiązania finansowe</b>	
Zobowiązania handlowe	89.392
Leasingi finansowe	358.644
Kredyty	3.296
	<b>451.331</b>

## 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 zawiera umowy zabezpieczające przed ryzykiem zmiany kursu lub 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 60 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.

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

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

	KURS USD/PLN	3,23	3,28	3,33	3,38	3,43	3,48
zapotrzebowanie na PLN	60.000	18.576	18.293	18.018	17.751	17.493	17.241
zmiana w PLN przy zmianie kursu o 5 gr		-914	-902	-889	-872	-864	0
zmiana w PLN przy zmianie kursu o 25 gr		-4.312					
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego w USD	58.146	187.812	190.719	193.626	196.533	199.441	202.348
zmiana w PLN przy zmianie kursu o 5 gr		2.907	2.907	2.907	2.908	2.907	0
zmiana w PLN przy zmianie kursu o 25 gr		14.536					
	KURS EUR/PLN	3,92	3,97	4,02	4,07	4,12	4,17
Zobowiązania z tytułu leasingu finansowego w EUR	37.455	146.824	148.696	150.569	152.442	154.315	156.187
zmiana w PLN przy zmianie kursu o 5 gr		1.872	1.873	1.873	1.873	1.872	0
zmiana w PLN przy zmianie kursu o 25 gr		9.363					

### 15.3.2 Ryzyko stóp procentowych

Grupa jest narażona na ryzyko stóp procentowych, ponieważ należące do niej podmioty pożyczają środki oprocentowane według stóp zmiennych. Kredyty obrotowe mające charakter krótkoterminowy wiążą się z istotnie nie wielkim ryzykiem zmiany stopy bazowej w okresie kredytowania. W przypadku zobowiązań długoterminowych pojawia się istotne ryzyko związane ze zmianą stóp procentowych. W chwili obecnej Grupa jest na etapie opracowania procesu zarządzania ryzykiem stopy procentowej dla zobowiązań długoterminowych.

### 15.3.3 Wrażliwość na wahania stóp procentowych

Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez Grupę zmiana stopy procentowej LIBOR USD 3M o 1pp i jednoczesny wzrost EURIBOR 3M o 1 pp spowoduje wzrost obciążeń odsetkowych w całym okresie obowiązyujących aktualnie podpisanych umów o około 9.403 tys. PLN

## 15.4 Pozostałe rodzaje ryzyka cenowego

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

## 15.5 Ryzyko kredytowe

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

## 15.6 Zarządzanie ryzykiem płynności

Prognozowanie przepływów pieniężnych realizowane jest przez dział finansowy Grupy, który monitoruje kroczące prognozy wymogów dotyczących płynności w celu zagwarantowania, że posiada ona wystarczające środki pieniężne dla zaspokojenia potrzeb operacyjnych przy jednoczesnym utrzymaniu

wystarczającej rezerwy w postaci niewypłaconych gwarantowanych linii kredytowych. Takie prognozowanie uwzględnia plany grupy w zakresie zapotrzebowania na finansowanie zewnętrzne, konieczność przestrzegania warunków zaciągniętych zobowiązań, zgodności z wewnętrznymi i docelowymi wskaźnikami bilansowymi oraz, jeśli znajdują zastosowanie, przestrzeganie właściwych wymogów regulacyjnych bądź prawnych.

#### **Wskaźniki płynności dla Grupy**

		Stan na dzień	Dane przekształcone Stan na dzień
		31.12.2017	31.12.2016
płynność I	Aktywa obrotowe/zobowiązania krótkoterminowe	0,88	1,35
płynność II	Aktywa obrotowe-zapasy/zobowiązania krótkoterminowe	0,86	1,33
płynność III	Inwestycje krótkoterminowe/zobowiązania krótkoterminowe	0,32	0,65

#### **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 2017 roku nie miały miejsca nietypowe zdarzenia, które miałyby istotny wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej emitenta zarówno w analizowanym okresie, jak też w kolejnych latach obrotowych.

#### **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 2017 roku nie wprowadzono istotnych zmian w polityce zarządzania przedsiębiorstwem.

#### **19 WSZELKIE UMOWY ZAWARTE MIĘDZY EMITENTEM A OSOBAMI ZARZĄDZAJĄCYMI**

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

#### **20 WARTOŚĆ WYNAGRODZEŃ, NAGRÓD I KORZYŚCI ZARZĄDU I RADY NADZORCZEJ**

Zarząd i Rada Nadzorcza Enter Air S.A. otrzymywali w 2017 roku wynagrodzenia w następujących wysokościach:

	Honorarium Zarządu	Honorarium Rady Nadzorczej	Razem
Marcin Kubrak	60.000,00	-	60.000,00
Grzegorz Polaniecki	60.000,00	-	60.000,00
Andrzej Kobielski	60.000,00	-	60.000,00
Mariusz Olechno	60.000,00	-	60.000,00
Badowska Małgorzata	-	5.000,00	5.000,00
Badziak Grzegorz	-	15.000,00	15.000,00
Braulińska-Wójcik Joanna	-	15.000,00	15.000,00
Brukszo Paweł	-	20.000,00	20.000,00
Koźbiał Patrycja	-	20.000,00	20.000,00
Kubrak Ewa	-	20.000,00	20.000,00
Młotek-Kucharczyk Marek	-	15.000,00	15.000,00
Przedwojewki Piotr	-	20.000,00	20.000,00
Wnorowski Michał	-	15.000,00	15.000,00
<b>Razem</b>	<b>240.000,00</b>	<b>145.000,00</b>	<b>385.000,00</b>

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 2017 roku zostały wypłacone następujące honoraria:

	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air sp. z o.o.	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji Dyrektorów Pionu Enter Air sp. z o.o. - stałe	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji Dyrektorów Pionu Enter Air sp. z o.o. - zmienne	POZOSTAŁE związane z realizacją przepisów lotniczych - Enter Air sp. z o.o.	Wynagrodzenie za pełnienie funkcji członka zarządu Enter Air S.A.	Razem
Marcin Kubrak	60.000,00	714.000,00	350.000,00	-	60.000,00	<b>1.184.000,00</b>
Grzegorz Polaniecki	60.000,00	714.000,00	350.000,00	1.590,41	60.000,00	<b>1.185.590,41</b>
Andrzej Kobielski	60.000,00	714.000,00	350.000,00	-	60.000,00	<b>1.184.000,00</b>
Mariusz Olechno	60.000,00	714.000,00	350.000,00	5.184,45	60.000,00	<b>1.189.184,45</b>
<b>Razem</b>	<b>240.000,00</b>	<b>2.856.000,00</b>	<b>1.400.000,00</b>	<b>6.774,86</b>	<b>240.000,00</b>	<b>4.742.774,86</b>

W dniu 28 czerwca 2010 r. Enter Air sp. z o.o. zawarła z GB AEROCHARTER sp. z o.o., reprezentowaną przez Pana Grzegorza Badziaka będącego Członkiem Rady Nadzorczej umowę o świadczenie usług. Na mocy przedmiotowej umowy GB AEROCHARTER sp. z o.o. zobowiązała się do świadczenia na rzecz Enter Air sp. z o.o. usług polegających na pozyskiwaniu kontraktów na dodatkowe rejsy czarterowe dla samolotów Enter Air sp. z o.o.. Umowa została zawarta na czas oznaczony do 31 marca 2021 r. Z tytułu tej umowy Enter Air sp. z o.o. zapłaciła w 2017 roku faktury o łącznej wysokości 60 tys. zł netto plus 23% VAT.

## 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	6 903 961	39,35%
Pan Grzegorz Polaniecki	Członek Zarządu	2 318 699	13,22%
Pan Grzegorz Badziak	Przewodniczący Rady Nadzorczej	468 013	2,67%
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. 406<sup>3</sup> § 8 kodeksu spółek handlowych,
- Księgi Akcji Imiennych prowadzonej w Spółce (w zakresie akcji imiennych serii A i B),
- 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 (art. 160 i nast.),
- 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 nr 2 dnia 13 czerwca 2017 r. w sprawie wyboru firmy audytorskiej do badania sprawozdań finansowego Spółki za 2017 i 2018 rok oraz skonsolidowanego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej za 2017 oraz 2018 rok (łącznie z przeglądem).

Jako firmę audytorską do badania sprawozdań finansowych została wybrana firma PKF Consult sp. z o.o. sp. k. z siedzibą w Warszawie, wpisana na listę podmiotów uprawnionych do badania sprawozdań finansowych pod nr 477.

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

**Warszawa, 16/04/2018**

  
\_\_\_\_\_  
Grzegorz Polaniecki  
Członek Zarządu  
\_\_\_\_\_  
Marcin Andrzej Kubrak  
Członek Zarządu  
\_\_\_\_\_  
Andrzej Kobielski  
Członek Zarządu  
\_\_\_\_\_  
Mariusz Olechno  
Członek Zarządu