



enter_{air}

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

za okres od 01 stycznia do 30 czerwca 2026 roku

1. OGÓLNE INFORMACJE O GRUPIE

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

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

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

Siedziba Spółki mieści się w Warszawie przy ul. Bokserskiej 66.

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

Skład Zarządu Spółki:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------|
| – Marcin Andrzej Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Andrzej Przemysław Kobielski | od 17.12.2014 |
| – Grzegorz Wojciech Polaniecki | od 17.12.2014 do 28.02.2026 |
| – Konrad Dymowski | od 01.03.2026 |

Dnia 07.01.2026 r. Pan Grzegorz Polaniecki złożył rezygnację z pełnienia funkcji członka Zarządu Spółki oraz spółek z jej grupy kapitałowej, tj. Enter Air Sp. z o.o., Enter Air Services sp. z o.o. oraz Enter Air Training Center Sp. z o.o., ze skutkiem na dzień 28 lutego 2026 r.

Dnia 03.02.2026 r. Rada Nadzorcza Enter Air S.A. powołała na funkcję Prezesa Zarządu Pana Marcina Kubraka (dotychczasowego Członka Zarządu) z dniem 3 lutego 2026 r.

Dnia 03.02.2026 r. Rada Nadzorcza Enter Air S.A. powołała na funkcję Członka Zarządu Spółki Pana Konrada Dymowskiego z dniem 01 marca 2026 r.

Skład Rady Nadzorczej:

- | | |
|----------------------------|---------------|
| – Ewa Kubrak | od 17.12.2014 |
| – Joanna Braulińska-Wójcik | od 13.05.2015 |
| – Paweł Brukszo | od 13.05.2015 |
| – Dariusz Górski | od 24.06.2019 |
| – Krzysztof Kaczmarczyk | od 24.06.2019 |
| – Adrian Jonca | od 27.06.2022 |

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

Informacje o Grupie Kapitałowej

Na dzień 30.06.2026 roku Grupa kapitałowa Enter Air S.A. obejmuje jednostkę dominującą Enter Air S.A. oraz następujące spółki zależne:

- Enter Air Sp. z o.o. została utworzona 15 października 2009 roku, jako pierwsza spółka Grupy, gdzie Enter Air S.A. posiada 100% udziałów.
- Enter Air Services Sp. z o.o. została utworzona 24 maja 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. objęła 100% udziałów.
- EnterAir.cz s.r.o. została utworzona 20 lipca 2012 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. objęła 100% udziałów.

- Enter Air Executive Services Sp. z o.o. została utworzona 28 sierpnia 2014 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 100% udziałów.
- Enter Air SKY24 Sp. z o.o. została utworzona 23 listopada 2023 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Sp. z o.o. posiada 70% udziałów.
- Enter Air Hungary Kft. została utworzona 20 marca 2024 roku, jako nowa spółka, w której Enter Air Services Sp. z o.o. posiada 100% udziałów.
- Enter Air Training Center Sp. z o.o. (dawniej Avenger Flight Group Poland Sp. z o.o.) była początkowo jednostką stowarzyszoną, a od lipca 2025 r. jest jednostką zależną. Przedmiotem działalności spółki jest prowadzenie lotniczego centrum szkoleniowego zlokalizowanego w Warszawie przy wykorzystaniu symulatora lotu typu B737NG Series 7000XR.
- Nekera Sp. z o.o. weszła w skład Grupy Kapitałowej Enter Air Sp. z o.o. dnia 15 czerwca 2026 r. Jest jednostką zależną prowadzącą działalność w zakresie organizacji imprez turystycznych i usług touroperatorских.

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

Pozostałe podmioty należące do Grupy Kapitałowej:

- Chair Airlines AG jest jednostką stowarzyszoną, spółką prawa szwajcarskiego prowadzącą działalność lotniczą na podstawie koncesji lotniczej wydanej przez szwajcarski organ nadzoru nad rynkiem lotniczym. Enter Air Sp. z o.o. dokonała zakupu w maju 2019 roku, na mocy umowy Enter Air Sp. z o.o. objęła 1.499 akcji Spółki Chair, stanowiących łącznie 49% akcji w podwyższonym kapitale zakładowym Spółki.
- FLY4 Airlines Green Limited jest wspólnym przedsięwzięciem, w którym Enter Air Sp. z o.o. ma 51% udziałów. Przedmiotem działalności spółki jest głównie usługa najmu samolotów z załogami na rzecz przewoźników lotniczych.

W dniu 31 sierpnia 2026 roku została zarejestrowana spółka Romanian Carriage S.R.L. Utworzenie spółki stanowi element realizacji strategii rozwoju Grupy, ukierunkowanej na rozszerzanie działalności na rynkach Europy Środkowo-Wschodniej. Inwestycja ma na celu wzmocnienie obecności Grupy w krajach ościennych oraz rozwój współpracy z dotychczasowymi partnerami biznesowymi, wspierając dalszy wzrost i dywersyfikację działalności Grupy.

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

Wybrane dane finansowe przedstawione poniżej zostały również przeliczone na euro i zaprezentowane w punkcie 1 śródrocznego skróconego sprawozdania finansowego Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. za okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2026 r. wraz z danymi porównawczymi za poprzedni rok obrotowy.

2.1 Ocena działalności Grupy

2.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży Grupy prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Przychody ze sprzedaży towarów	40.422	22.591	37.611	21.002
Przychody ze sprzedaży usług	1.437.720	973.133	1.217.401	768.704
	1.478.142	995.724	1.255.012	789.706

Przychody z działalności podstawowej Grupy generowane są na rynku usług lotniczych, głównie przez pasażerskie przewozy czarterowe, a także usługi dodatkowe. Przychody netto ze sprzedaży w I połowie 2026 roku wyniosły 1.478.142 tys. zł, co oznacza wzrost o 18% (223.130 tys. zł) w porównaniu z kwotą 1.255.012 tys. zł za I półrocze 2025 roku.

Wzrost przychodów ze sprzedaży wynika głównie z rozszerzenia skali działalności Grupy. W I półroczu 2026 roku wykonano o 7% więcej operacji w porównaniu do I półrocza ubiegłego roku.

Na wzrost przychodów istotny wpływ miały również wyższe ceny paliwa lotniczego obserwowane w pierwszej połowie 2026 roku. Zgodnie z warunkami zawieranych umów znacząca część wzrostu kosztów paliwa jest przenoszona na klientów w postaci dopłat paliwowych lub odpowiednich korekt stawek za wykonywane operacje lotnicze. W konsekwencji wzrost cen paliwa przełożył się nie tylko na wyższe koszty działalności, ale również na wzrost wartości realizowanych przychodów.

Widoczny wzrost przychodów w porównaniu z rokiem 2025 jest pozytywnym zjawiskiem, które świadczy o coraz większym zakontraktowaniu oraz potwierdza chęć uczestnictwa Polaków w zagranicznych wycieczkach.

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

Informacje geograficzne

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

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

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

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Krajowi	1.180.210	1.008.440
Zagraniczni	257.510	208.961
	<u>1.437.720</u>	<u>1.217.401</u>

Powyższe przychody stanowią przychody od odbiorców zewnętrznych. Udział kontraktów z rynków zagranicznych wzrósł o około 1%, co jest bardzo pożądanym trendem przez Grupę, która chce w najbliższych latach dążyć do większego zrównoważenia parytetu między przychodami z Polski i zza granicy. W trakcie roku obrotowego nie miały miejsca żadne transakcje sprzedaży między segmentami (podobnie jak w latach poprzednich).

Informacje o wiodących klientach

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

Poniżej zaprezentowano podział przychodów ze sprzedaży w pierwszym półroczu roku 2026 i 2025 według odbiorców, których procentowy udział w przychodach ze sprzedaży w 2026 roku przekroczył 5%.

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Odbiorca 1	371.347	340.430
Odbiorca 2	303.492	256.121
Odbiorca 3	210.001	167.166
Odbiorca 4	204.709	158.454
Pozostali	348.171	295.230
Razem	1.437.720	1.217.401

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

2.1.2. Koszty według rodzaju

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	195.623	104.181	157.374	81.294
Zużycie materiałów i energii	622.483	396.393	427.607	233.712
Usługi obce	577.062	351.278	498.504	315.901
Podatki i opłaty	1.603	698	1.817	973
Wynagrodzenia	44.999	24.129	36.434	19.147
Świadczenia na rzecz pracowników	1.888	1.130	6.396	2.845
Ubezpieczenia społeczne	7.955	4.087	6.714	3.487
Wyjazdy służbowe	3.966	2.020	4.241	2.225
Pozostałe koszty	6.466	3.400	6.721	3.493
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	33.383	21.752	31.425	19.116
Różnice kursowe	(12.025)	(11.211)	13.685	7.540
Zysk/strata z transakcji na instrumentach pochodnych	(11.792)	39.018	5.295	7.727
	1.471.611	936.875	1.196.213	697.460
Koszty sprzedaży	1.619	1.448	698	165
Koszty ogólnego zarządu	35.349	18.806	40.298	22.219
Wartość sprzedanych towarów i materiałów	33.383	21.752	31.425	19.116
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	1.401.260	894.869	1.123.792	655.960
	1.471.611	936.875	1.196.213	697.460

W I połowie 2026 roku koszty działalności operacyjnej wynosiły 1.471.611 tys. zł, co stanowiło zwiększenie o 23% w stosunku do I połowy 2025 roku. Wzrost ten podyktowany był, podobnie jak w przypadku przychodów, wykonaniem większej ilości operacji lotniczych w porównaniu z rokiem 2025. Wzrost ilości wykonanych operacji wiąże się z koniecznością zakupu większej ilości materiałów i usług niezbędnych do ich wykonania.

W strukturze kosztów rodzajowych najwyższa podwyżka wartości została odnotowana w pozycji kosztów zużycia materiałów i energii, na które w głównej mierze składa się koszt paliwa. W I półroczu 2026 r. rynek paliw lotniczych odnotował bardzo istotny wzrost cen, będący konsekwencją napięć geopolitycznych na Bliskim Wschodzie oraz zaburzeń w globalnych łańcuchach dostaw produktów naftowych. Kluczowym czynnikiem był konflikt zbrojny w regionie Zatoki Perskiej, który doprowadził do ograniczenia przepływu ropy naftowej i produktów rafineryjnych przez Cieśninę Ormuz, stanowiącą jeden z najważniejszych szlaków transportu surowców energetycznych na świecie.

Zakłócenia dostaw spowodowały gwałtowny wzrost cen ropy naftowej oraz jeszcze silniejszy wzrost cen paliwa lotniczego (Jet A-1). Według prognozowanych danych IATA ceny paliwa lotniczego w 2026 r. były średnio o około 70% wyższe niż rok wcześniej, a średnia cena paliwa lotniczego prognozowana była na poziomie ok. 152 USD za baryłkę wobec ok. 90 USD za baryłkę w 2025 r.

Istotny wzrost widoczny był również w pozycji dotyczącej usług obcych- w pierwszej połowie 2026 roku na koszty usług obcych przeznaczono 577.062 tys. zł podczas, gdy w analogicznym okresie ubiegłego roku koszty te były niższe o 78.558 tys. zł. Ten wzrost wynikał ze zwiększenia ilości wykonywanych lotów, wzrostu wybranych kosztów lotniczych oraz wyższych kosztów obsługi samolotów.

Koszty wynagrodzeń w I połowie 2026 roku wzrosły o 24% (wartościowo 8.565 tys. zł) w związku podwyżkami wynagrodzeń zasadniczych oraz z większą ilością zatrudnionych pracowników.

W I połowie 2026 roku zysk brutto na sprzedaży wyniósł 43.499 tys. zł w porównaniu do 79.103 tys. zł w I połowie 2025 roku.

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

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Odszkodowania i kary otrzymane	497	495	162	156
Zwrot VAT zagranica	-	-	19	19
Darmowe środki trwałe	1.105	-	-	-
Zysk ze zbycia niefinansowych aktywów trwałych	8.555	8.555	-	-
Inne	848	848	296	288
	11.005	9.898	477	463

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Pozostałe	502	497	72	8
	502	497	72	8

Pozostałe przychody operacyjne w analizowanym okresie zwiększyły się o 10.528 tys. zł. względem pierwszego półrocza 2025 r., w którym wynosiły 477 tys. zł. Wyższa wartość wykazywana w 2026 r. wynika głównie z osiągniętego zysku ze zbycia budynku będącego wcześniejszą siedzibą spółek Grupy, ale również z otrzymania darmowych środków trwałych oraz większej wartości otrzymanych odszkodowań, a także z not obciążeniowych wystawionych na kontrahentów w związku z niewywiązaniem się przez nich z warunków umów.

W I półroczu 2026 Grupa osiągnęła zysk na działalności operacyjnej w kwocie 17.034 tys. zł w porównaniu do 68.250 tys. zł w I połowie 2025 roku.

2.1.4. Przychody i koszty finansowe

Przychody finansowe:

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Odsetki od rachunków bankowych i pożyczek udzielonych	150	69	383	186
Przychód z transakcji - instrumenty pochodne	-	-	10.480	13.150
Dyskonto	1.416	(180)	5.972	3.817
Różnice kursowe	-	-	204.384	102.943
Pozostałe przychody finansowe	-	-	-	-
	1.566	(111)	221.219	120.096

Przychody finansowe w I połowie 2026 roku wyniosły 1.566 tys. zł i były znacznie niższe niż w analogicznym okresie ubiegłego roku, w którym wyniosły 221.219 tys. zł. Wyższy poziom przychodów finansowych w I półroczu 2025 roku spowodowany był pojawieniem się znaczących przychodów z tytułu różnic kursowych podczas, gdy w I połowie 2026 roku Grupa ujęła w wyniku ujemne różnice kursowe z wyceny. W 2025 roku Grupa osiągnęła również wysoki przychód z wyceny instrumentach pochodnych.

Koszty finansowe:

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Dane przekształcone Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Koszty odsetek od:				
<i>Kredytów bankowych</i>	3.286	1.800	5.092	2.532
<i>Leasingów</i>	52.815	27.832	48.927	24.518
<i>Pożyczki</i>	7	7	-	-
<i>Inne</i>	54	40	364	197
Różnice kursowe	89.175	18.024	-	-
Dyskonto	-	-	-	-
Strata z transakcji - instrumenty pochodne	30.606	(15.301)	-	-
Prowizje od kredytów	-	-	395	153
Pozostałe koszty finansowe	33	33	15	16
	175.976	32.435	54.793	27.416
Ogółem przychody (koszty) finansowe netto	(174.410)	(32.546)	166.426	92.680

Koszty finansowe w I połowie 2026 roku osiągnęły poziom 175.976 tys. zł i były wyższe niż w I półroczu 2025 roku, w którym wyniosły 54.793 tys. zł. Tak wysokie koszty finansowe wynikały przede wszystkim z ujemnej wyceny bilansowej leasingów. W okresie od 01.01.2026 do 30.06.2026 ujemny wynik na różnicach kursowych wyniósł 89.175 tys. zł, a istotnym kosztem finansowym była również ujemna wycena instrumentów pochodnych oraz odsetki od leasingów (wyższe niż w I połowie 2025 roku ze względu na przyjęcie do użytkowania czterech nowych samolotów w leasingu).

Strata netto w I połowie 2026 roku ukształtowała się na poziomie 130.312 tys. zł, podczas gdy w analogicznym okresie roku poprzedniego, odnotowano zysk w wysokości 187.781 tys. zł.

2.2 Sytuacja majątkowa i kapitałowa Grupy

2.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Grupy na dzień 30 czerwca 2026 roku.

	Stan na dzień 30.06.2026 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2025 000' PLN
Rzeczowe aktywa trwałe	2.672.018	2.328.100
Wartości niematerialne i prawne	5.101	3.388
Wartość firmy	5.883	-
Inwestycje	66.289	69.161
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności długoterminowe	71.226	72.455
Razem Aktywa trwałe	2.820.517	2.473.104
Zapasy	16.267	11.131
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności krótkoterminowe	535.219	189.794
Aktywa dotyczące podatku bieżącego	18.463	25.054
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	288.912	245.662
Inne aktywa finansowe	2.926	5.261
Razem Aktywa obrotowe	861.787	476.902
Aktywa razem	3.682.304	2.950.006

Na dzień 30.06.2026 roku suma aktywów Grupy wyniosła 3.682.304 tys. zł (wzrost o 25% wobec stanu na koniec 2025 roku).

Wzrost wartości w największej mierze generowany był przez nowe umowy leasingowe, w I półroczu 2026 roku Grupa przyjęła do użytkowania 2 nowe samoloty Boeing 737-800 i 2 nowe samoloty Boeing 737-MAX-8. Ponadto Grupa zwiększyła o około 7% ilość wykonanych operacji lotniczych, co przekłada się na wyższe przychody i tym samym należności na dzień 30.06.2026 r.

Do głównych składników aktywów Grupy należą rzeczowe aktywa trwałe, na które w przeważającej części składają się samoloty użytkowane przez Grupę w ramach leasingu, środki pieniężne, należności handlowe (krótkoterminowe) oraz należności pozostałe długoterminowe. Udział rzeczowych aktywów trwałych w strukturze majątku Grupy na koniec czerwca 2026 roku wynosił 73%, środków pieniężnych 8%, należności krótkoterminowych odpowiednio 15% oraz należności długoterminowych 2%.

W I półroczu 2026 roku Grupa odnotowała wzrost rzeczowych aktywów trwałych w związku ze wspomnianymi wcześniej przyjętymi nowymi samolotami, zwiększając tym samym flotę Grupy do 38 samolotów.

Do głównych składników aktywów bieżących Grupy na koniec czerwca 2026 r. należały środki pieniężne i ich ekwiwalenty (34% aktywów obrotowych) oraz krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe (62% aktywów obrotowych).

Aktywa obrotowe na koniec czerwca 2026 r. osiągnęły poziom 861.787 tys. zł, a zatem wzrosły w stosunku do grudnia 2025 roku o 384.885 tys. zł (81%). Wzrost był wynikiem rosnących należności od touroperatorów przy utrzymaniu znaczących rezerw gotówkowych.

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

2.2.2. Pasywa

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Grupy na dzień 30 czerwca 2026 roku.

	Stan na dzień 30.06.2026 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2025 000' PLN
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów	117.983	117.983
Zyski zatrzymane	189.155	363.485
w tym wynik okresu	(130.471)	222.629
Różnice kursowe z przeliczenia	22	(7)
Kapitał własny przypisywany właścicielom jednostki dominującej	324.704	499.005
Udziały niekontrolujące	(209)	671
Kapitał własny	324.495	499.676
Pożyczki i kredyty bankowe	11.642	13.255
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	3.196	43.870
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu	2.051.127	1.651.386
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania długoterminowe	-	32.960
Zobowiązania długoterminowe	2.065.965	1.741.471
Zobowiązania z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe zobowiązania krótkoterminowe	349.359	173.390
Zobowiązania dotyczące podatku bieżącego	1.701	-
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu i inne finansowe	356.244	299.901
Krótkoterminowe pożyczki i kredyty bankowe	109.420	104.714
Rezerwy krótkoterminowe	17.816	17.458
Inne zobowiązania finansowe	99.663	6.444
Zobowiązania do wykonania świadczenia	357.641	106.952
Zobowiązania krótkoterminowe	1.291.844	708.859
Kapitał własny i zobowiązania	3.682.304	2.950.006

W porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym, w trakcie I połowy 2026 roku wartość kapitałów własnych zmniejszyła się o 175.181 tys. zł (35%) z uwagi na zanotowane straty. Na koniec czerwca 2026 kapitały własne Grupy wynosiły 324.495 tys. zł, wobec 499.676 tys. zł na dzień 31 grudnia 2025. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowią zyski zatrzymane.

Struktura zobowiązań na 30 czerwca 2026 uległa istotnej zmianie w porównaniu ze stanem na ostatni dzień bilansowy ubiegłego roku. Wzrost odnotowano przede wszystkim w ramach zobowiązań krótkoterminowych.

Na wartość zobowiązań krótkoterminowych w 27% składają się: zobowiązanie wobec akcjonariuszy w postaci dywidendy, zobowiązania handlowe i pozostałe. Ich wartość na koniec I połowy 2026 roku wynosiła 349.359 tys. zł i była wyższa o 175.969 tys. zł w porównaniu do stanu na koniec 2025 roku (173.390 tys. zł). Kolejną, istotną pozycją są zobowiązania do wykonania świadczenia stanowiące 28% zobowiązań krótkoterminowych ogółem. Ich wartość na koniec analizowanego okresu czerwca wynosiła 357.641 tys. zł i była wyższa o 250.689 tys. zł w odniesieniu do stanu na dzień 31 grudnia 2025, co świadczy o zbliżającym się wysokim sezonie i dużej ilości operacji lotniczych wykonywanych w okresie wakacyjnym.

2.3 Zdarzenia o nietypowym charakterze

W I półroczu 2026 roku Grupa odnotowała istotny wzrost kosztów paliwa lotniczego, będącego jednym z kluczowych składników kosztów działalności przewozowej. Wzrost cen paliwa był związany przede wszystkim z nadzwyczajną sytuacją geopolityczną na Bliskim Wschodzie, w szczególności zakłóceniami dostaw produktów naftowych oraz ograniczeniem przepływu surowców przez kluczowe szlaki transportowe. Sytuacja ta doprowadziła do znaczącego wzrostu światowych cen paliwa lotniczego oraz zwiększonej zmienności na rynku paliw. Zarząd ocenia, że wzrost cen paliwa w pierwszej połowie 2026 roku miał charakter zdarzenia nietypowego i nie był związany z podstawowymi trendami operacyjnymi działalności Grupy. Zjawisko to wpłynęło jednocześnie na wzrost kosztów działalności operacyjnej Grupy oraz na wzrost przychodów ze sprzedaży.

2.4 Perspektywy rozwoju działalności

Enter Air jest Grupą rosnącą w sektorze przewozów turystycznych w Europie. Bazowym rynkiem dla Grupy Enter Air jest rynek polski, który, poza zakłóceniami w 2020 i 2021 roku stabilnie rośnie. Jednak głównym kierunkiem rozwoju dla Grupy jest rynek Europy Zachodniej, gdzie podstawą wzrostu jest przewaga cenowa jaką zapewnia model biznesowy Grupy. Zagraniczni konkurenci mają dużo wyższą bazę kosztową oraz zwykle tradycyjną organizację, która nie może konkurować z nowoczesnym modelem operatora lotniczego Enter Air.

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

- rozbudowa własnych zdolności do obsługi technicznej samolotów przez rozszerzanie zakresu certyfikacji i wielkości zaangażowanych zasobów,
- rozbudowa ośrodka szkoleniowego (nowy SIM)
- zakup udziałów biura podróży Nekera Sp. z o.o. w celu uzyskania dostępu do rozwiniętych kanałów dystrybucji produktów turystycznych oraz zwiększenia efektywności sprzedaży miejsc lotniczych pozostających poza podstawowymi kontraktami czarterowymi. Transakcja ma umożliwić lepsze dopasowanie oferty przewozowej do popytu klientów indywidualnych, zwiększyć wykorzystanie dostępnych miejsc w samolotach, wzmocnić synergie pomiędzy działalnością lotniczą i turystyczną oraz w konsekwencji pozytywnie wpłynąć na rentowność Grupy.
- dalszy rozwój utworzonego wspólnie z TUI Beteiligungs GmbH własnego przewoźnika ACMI, czyli dostawcy usługi, która obecnie nabywana jest poza Grupą.

Istotnym elementem strategii rozwoju Grupy jest uruchomienie szkoły lotniczej Aviata. Projekt ten ma na celu budowę własnego zaplecza szkoleniowego dla personelu lotniczego oraz wsparcie długoterminowych potrzeb kadrowych Grupy, w szczególności w zakresie pilotów i personelu pokładowego. Rozwój działalności szkoleniowej pozwoli na zwiększenie niezależności od zewnętrznego rynku pracy, poprawę dostępności wykwalifikowanych kadr oraz stworzenie dodatkowego obszaru działalności o potencjale wzrostu w kolejnych latach. Zarząd ocenia, że inwestycja w szkolenie personelu stanowi ważny element wspierający dalszy rozwój operacyjny Grupy Enter Air oraz umacniający jej pozycję konkurencyjną na rynku lotniczym.

Ze względu na fakt, że Grupa wykazuje się dobrą na tle konkurencji zdolnością do radzenia sobie ze zmiennością sytuacji rynkowej przy jednoczesnym dbaniu o jakość produktu dla odbiorców, 2026 rok będzie prawdopodobnie kolejnym rekordowym rokiem jeśli chodzi o skalę zamówień i realizowane obroty.

3 CHARAKTERYSTYKA CZYNNIKÓW ISTOTNYCH DLA ROZWOJU GRUPY ORAZ RYZYK I ZAGROŻEŃ

W 2026 roku Grupa Enter Air zajmuje na rynku polskim nadal pozycję lidera przewozów wakacyjnych.

Głównym czynnikiem zewnętrznym wpływającym na rozwój Grupy jest stabilny, duży rynek przewozów czarterowych w Europie, który Grupa zdobywa dzięki nowoczesnemu, nisko-kosztowemu oraz wysoce

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

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

Grupa konsekwentnie realizuje strategię modernizacji i rozwoju floty, opartą na samolotach Boeing 737-800 oraz Boeing 737-8 MAX. Wymiana starszych statków powietrznych na nowocześniejsze maszyny pozwala zwiększać efektywność operacyjną i kosztową działalności, między innymi dzięki niższemu zużyciu paliwa, niższym nakładom na obsługę techniczną oraz większej elastyczności operacyjnej.

W 2025 roku Grupa odebrała łącznie 4 samoloty, w tym 3 typu Boeing 737-800 oraz 1 typu Boeing 737-8 MAX, natomiast w pierwszej połowie 2026 roku do floty dołączyły kolejne 4 samoloty. Rozwój floty odpowiada na utrzymujące się wysokie zapotrzebowanie na usługi Grupy oraz wspiera dalszy wzrost skali działalności.

3.1 Ryzyka związane z działalnością Grupy i z otoczeniem rynkowym

3.1.1. Ryzyko związane z realizacją strategii

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

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

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

3.1.2 Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną

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

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

Grupa jest w znaczącym stopniu zabezpieczona przed skutkami inflacji:

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

3.1.3. Ryzyko związane z atakami terrorystycznymi i konfliktami militarnymi

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

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

W lutym 2022 roku wybuchła wojna w Ukrainie. Ukraina oraz Rosja nie są destynacjami wakacyjnymi i Enter Air nie wykonywał operacji czarterowych w tamte rejon, jednak konflikt wywołał wzrost niepewności co do stabilności regionu Europy Wschodniej. Ze względu na działania wojenne cały obszar przestrzeni powietrznej nad Ukrainą jest zamknięty, co powoduje, iż rejsy z Polski do rejonu Zatoki Perskiej, czy do Turcji mają wydłużone trasy, tak aby omijać zamkniętą przestrzeń powietrzną. Trudno jest obecnie oszacować jak długo potrwać działania wojenne i jaki będą miały zasięg. Na chwilę obecną nie zanotowano spadku popytu na wyjazdy wakacyjne pomimo wzrostu cen ropy, oraz wahań kursów walut wywołanych konfliktem w Ukrainie.

Trwający konflikt zbrojny na obszarze Bliskiego Wschodu, w tym w Iranie, miał bezpośredni wpływ na działalność operacyjną oraz sytuację finansową Grupy Kapitałowej Enter Air S.A. w pierwszej połowie 2026 roku. Eskalacja napięć geopolitycznych doprowadziła do istotnego wzrostu cen paliwa lotniczego, stanowiącego jeden z głównych składników kosztów operacyjnych Grupy. Jednocześnie ograniczenia w dostępności niektórych przestrzeni powietrznych oraz konieczność dostosowywania tras lotów przyczyniły się do zwiększenia zużycia paliwa oraz wzrostu opłat nawigacyjnych.

W rezultacie Grupa poniosła wyższe koszty operacyjne związane z realizacją przewozów lotniczych. Wzrost kosztów paliwa miał charakter istotny i stanowił jedno z najważniejszych zdarzeń wpływających na wyniki finansowe Grupy w pierwszej połowie 2026 roku. Zgodnie z warunkami umów zawieranych z touroperatorami znaczna część dodatkowych kosztów została przeniesiona na klientów poprzez dopłaty paliwowe lub odpowiednie korekty stawek przewozowych. W konsekwencji wzrost kosztów paliwa przełożył się jednocześnie na wzrost przychodów ze sprzedaży.

Konflikt na Bliskim Wschodzie miał zatem bezpośredni wpływ na poziom przychodów oraz kosztów działalności Grupy w okresie sprawozdawczym. Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania nie wystąpiły jednak inne istotne bezpośrednie skutki konfliktu, które wymagałyby ujęcia w prezentowanych danych finansowych. Ze względu na dynamiczny i trudny do przewidzenia charakter sytuacji geopolitycznej nie można wykluczyć, że dalsza eskalacja konfliktu będzie miała wpływ na przyszłe wyniki operacyjne i finansowe Grupy. Zarząd na bieżąco monitoruje rozwój sytuacji oraz analizuje jej potencjalne konsekwencje dla działalności Grupy.

3.1.4 Ryzyko związane z epidemiami i katastrofami naturalnymi

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

Ograniczenia w ruchu lotniczym spowodowane pandemią w latach 2020-2022 praktycznie z dnia na dzień uziemiły flotę Enter Air oraz innych przewoźników. Wykonywane sporadyczne rejsy cargo, repatriacyjne i rządowe były tylko znikomym procentem ruchu jaki jest konieczny dla utrzymania rentownej działalności przy potencjale produkcyjnym Enter Air. Model biznesowy Enter Air oparty na przedpłatach (zarówno przychody, jak i koszty) istotnie zwiększa odporność Grupy na sytuacje kryzysowe.

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

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

3.1.5. Ryzyko związane z konkurencją

Rynek przewozów lotniczych jest bardzo konkurencyjny. Bezpośrednimi konkurentami Grupy są inne linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży. Zgodnie z publikacją Urzędu Lotnictwa Cywilnego za 2025 r., największe linie lotnicze koncentrujące swoją działalność na wykonywaniu lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży, to: (i) Enter Air (26,12% udziału w rynku); (ii) Ryanair Sun (14,37%); (iii) LOT Polish Airlines (12,83%). Łącznie trzy powyższe linie czarterowe obsługiwały 53% rynku. Pozostała część rynku była obsługiwana przez kilkadziesiąt linii lotniczych, w tym Smartwings (d. Travel Service), Pegasus Airlines czy Mavi Gök Airlines. Zaostrzenie konkurencji na rynku lotów czarterowych z lub do Polski na rzecz biur podróży może wpłynąć na zwiększenie presji na obniżenie cen przelotów, co mogłoby mieć negatywny wpływ na działalność Grupy. Jednak mocna pozycja Grupy oraz bankructwa dużych i małych konkurentów w ciągu ostatnich lat wpłynęły pozytywnie na popyt na usługi Enter Air, będącego jednym z niewielu stabilnych graczy na rynku czarterowym. Należy też zaznaczyć, iż kontraktacja programu handlowego Grupy odbywa się z kilkunastomiesięcznym wyprzedzeniem dając możliwość na wdrożenie działań korygujących w przypadku wystąpienia potencjalnie niekorzystnej koniunktury. W przypadku

realizacji negatywnego scenariusza np. na rynku polskim, Grupa ma możliwość przerzucenia swojej pojemności przewozowej na rynki zagraniczne.

Grupa ciągle zwiększa stopień dywersyfikacji rynkowej, dążąc do parytetu 40/60 wolumenu usług na rynku rodzimym w stosunku do eksportu usług.

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

3.1.6. Ryzyko związane z katastrofami lotniczymi

Transport lotniczy pozostaje jednym z najbezpieczniejszych środków transportu. Według danych przedstawionych przez European Union Agency for Railways (ERA) w raporcie Report on Railway Safety and Interoperability in the EU 2024, poziom bezpieczeństwa podróży lotniczych jest porównywalny z transportem kolejowym, uznawanym za najbezpieczniejszy lądowy środek transportu w Europie.

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

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

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

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

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

Ewentualny gwałtowny wzrost cen paliw spowoduje wzrost cen przelotów, co mogłoby przełożyć się na ogólny spadek popytu na rynku, jednak od rozpoczęcia działalności Grupy Zarząd nie obserwował spadku popytu na oferowane przez Grupę usługi, nawet w okresach kiedy ceny paliw były relatywnie wysokie. Grupa stosuje instrumenty zabezpieczające ceny paliwa na wypadek wystąpienia dynamicznej zmienności cen na światowych rynkach zgodnie z przyjętą polityką wewnętrzną.

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

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

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

3.1.9. Ryzyko konieczności wypłaty odszkodowań

Zgodnie z Rozporządzeniem WE nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z 11 lutego 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.

3.1.10. Ryzyko wahań kursu walutowego

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

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

3.1.11. Ryzyko niewypłacalności partnerów handlowych Grupy

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

3.1.12. Ryzyko związane z ochroną środowiska

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

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

Wymogi związane z ochroną środowiska wiążą się z koniecznością zakupu przez Grupę uprawnień do emisji CO₂. Należy zaznaczyć, że Grupa dokonała w poprzednich latach szeregu modyfikacji samolotów oraz poprawy procedur w taki sposób by maksymalnie obniżyć ciężar samolotu oraz jak najlepiej planować parametry lotu by samolot leciał profilem maksymalnie oszczędnym. Grupa zastosowała blisko 20 modyfikacji używając do tego profesjonalnej wiedzy oraz narzędzi IT w celu zmniejszenia emisji dwutlenku węgla oraz zmniejszenia hałasu. Grupa wdrożyła mechanizm dopłaty za emisję CO₂ na wzór dopłaty paliwowej, zmniejszający ryzyko związane z opłatami w tym zakresie.

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

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

3.1.13. Pozostałe ryzyka

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

3.2 Otoczenie rynkowe

3.2.1. Rynek pasażerskich przewozów lotniczych w Polsce

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

3.2.2. Wielkość polskiego rynku przewozów lotniczych

Od 2010 roku, czyli od wejścia Enter Air na rynek, liczba pasażerów korzystających z transportu powietrznego w polskich portach lotniczych stale rośnie. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, wszystkie lotniska w Polsce obsłużyły w 2025 roku ponad 66,1 mln pasażerów, co oznacza wzrost liczby pasażerów 11,7% względem 2024 roku (obsłużono około 59,1 mln pasażerów w 2024 roku).

Enter Air posiada bazy operacyjne strategicznie rozmieszczone w największych polskich portach, co pozwala mu na obsłużenie całej Polski.

3.2.3. Struktura rynku przewozów lotniczych w Polsce

Podobnie jak w latach poprzednich, największy udział w polskim rynku pasażerskich przewozów lotniczych w 2025 roku stanowiły tanie linie lotnicze, wyprzedzając regularnych przewoźników oraz przewoźników czarterowych pod względem liczby obsłużonych pasażerów.

W 2025 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 2025 roku w łącznym rynku przewozów lotniczych należały do Ryanair, Wizz Air, LOT Polish Airlines, Lufthansa oraz Enter Air.

Dane za 1 półrocze 2026 roku na czas publikacji sprawozdania Grupy nie zostały jeszcze opublikowane.

3.2.4. 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 raportach „Analiza rynku lotniczego”, istotna część ruchu lotniczego w ostatnich latach przypadała na miesiące sezonu letniego (od kwietnia do października). Grupa dopasowuje swój model biznesowy do sezonowości rynku, głównie poprzez dywersyfikację na rynki o odmiennej sezonowości oraz dopasowanie floty do wielkości rynku w zimie.

3.2.5. 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. Pomijając zakłócenia wynikające z pandemii COVID-19 w 2020/21 roku, stale utrzymujące się dwucyfrowe wzrosty procentowe polskiego ruchu pasażerskiego rok do roku, potwierdzają potencjał rynku krajowego.

3.3 Lotnicze przewozy czarterowe w Polsce

Polski rynek przewozów czarterowych znajduje się obecnie w relatywnie wczesnej fazie rozwoju. Według danych opublikowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w ciągu 2025 roku linie czarterowe na polskim rynku obsłużyły prawie 10,4 milionów pasażerów. Bez względu na zawirowania na rynkach turystycznych, Grupa od wielu lat

dynamicznie i stale rośnie, głównie dzięki ekspansji na rynkach zagranicznych oraz szerokiej ofercie destynacji turystycznych.

3.3.1. Główne linie lotnicze na polskim rynku przewozów czarterowych

Grupa jest czołowym podmiotem na rynku lotów czarterowych w Polsce. Według danych ULC, w 2025 roku Grupa przewiozła ponad 2.706 tys. (2.624 tys. w 2024) pasażerów wyłącznie na rynku polskim zajmując tym samym pierwsze miejsce w klasyfikacji liczby pasażerów według przewoźników czarterowych obsługujących w polskich portach lotniczych. Na dzień publikacji sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wyniki dotyczące liczby pasażerów przewiezionych w I połowie 2026 roku.

3.3.2. Konkurenci Grupy

Polski rynek lotów czarterowych podzielony jest w większości pomiędzy trzech największych przewoźników, którzy według danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w 2025 roku odpowiadali łącznie za prawie 53% rynku. Grupa Enter Air wyróżnia się na tle konkurentów m.in.: stabilnością działalności oraz gwarancją długotrwałej współpracy z biurami podróży, gdyż jako polski podmiot Grupa zawsze będzie traktowała rynek polski priorytetowo. Grupa Enter Air dysponuje preferowaną, nowoczesną flotą samolotów, która oferuje maksymalny dostępny zasięg i najwyższą konfigurację miejsc, pozwalając na oferowanie pełnego pakietu tras bez trudności z obsługą całości zapotrzebowania zgłaszanego przez biura podróży. Oprócz trzech czołowych graczy na rynku lotów czarterowych z Polski obecnych jest również szereg innych czarterowych linii lotniczych przylatujących do Polski z krajów Basenu Morza Śródziemnego w czasie sezonu letniego, a także przewoźnicy nisko-kosztowi i tradycyjni.

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

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

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

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

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

Akcjonariusze Enter Air S.A. posiadający bezpośrednio lub pośrednio poprzez podmioty zależne co najmniej 5% ogólnej liczby głosów na Walnym Zgromadzeniu według stanu na dzień 30 czerwca 2026 roku:

Akcjonariusz	Liczba akcji	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
ENT Investments Ltd	6.777.065	38,6%
OFE Nationale-Nederlanden	2.374.841	13,5%
OFE Generali	1.330.801	7,6%

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

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

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

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

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

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

Nazwa Akcjonariusza	Stanowisko	Liczba akcji i głosów na WZ	Udział w kapitale zakładowym i ogólnej liczbie głosów
Pan Marcin Andrzej Kubrak	Prezes Zarządu	bezpośrednio 16.186	0,09%
		pośrednio 6.777.065	38,63%
Pan Andrzej Kobielski	Członek Zarządu	402.086	2,29%
Pani Ewa Kubrak	Członek Rady Nadzorczej	1.400	0,01%

W okresie od dnia przekazania poprzedniego raportu okresowego zgodnie z najlepszą wiedzą Emitenta nie doszło do zmiany stanu posiadania powyższych osób.

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

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

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

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

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

- Sprawy, których przedmiotem są odszkodowania pasażerskie z tytułu opóźnienia operacji lotniczych lub opóźnienia w dostarczeniu bagażu.
- Sprawa sądowa z udziałem Enter Air Sp. z o.o. i Enter Air S.A. tocząca się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. Przedmiotem sporu jest roszczenie o zaniechanie rozpowszechniania treści naruszających dobra osobiste byłych pracowników Spółki Enter Air Sp. z o.o. Kwota roszczenia to 250 tys. zł na rzecz każdego z pozwanych (łącznie 500 tys. zł) tytułem zadośćuczynienia za naruszenie dóbr osobistych oraz o zaniechanie działań naruszających dobra osobiste. Postępowanie nie jest prawomocne. Zarząd stoi na stanowisku, że nawet w razie podjęcia przez Sąd Apelacyjny nałożenia kary, ryzyko obciążenia Spółek jest niskie, gdyż podjęte zostały wszystkie możliwe działania mające na celu wykonanie postanowienia o zabezpieczeniu, co powinno skutkować odmową uwzględnienia wniosku o nałożenie kary.

- Roszczenie Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zapłatę odszkodowania w sprawie toczącej się przed Sądem Okręgowym w Warszawie. Pozew został złożony pismem z dnia 17 grudnia 2018 roku, a wartość przedmiotu sporu to 1.415.607,00 PLN. 21 maja 2021 Sąd wydał wyrok zaoczny zasądzający na rzecz Enter Air żadaną kwotę. Prowadzone jest postępowanie egzekucyjne.
- Europejski nakaz zapłaty na kwotę 9.343.640,00 EUR plus odsetki przeciwko Enter Air Sp. z o. o. Enter Air wniósł w terminie sprzeciw od europejskiego nakazu zapłaty, który spowoduje rozpoznanie sprawy przez Sąd Okręgowy we właściwym trybie. Enter Air podniósł w sprzeciwie szereg zarzutów uzasadniających oddalenie powództwa w całości, w tym (i) wygaśnięcie umowy na skutek niespełnienia się warunków zawieszających, co spowodowało, że umowa nie wywołała żadnych skutków prawnych. W związku z wniesieniem w terminie sprzeciwu od europejskiego nakazu zapłaty, nakaz ten automatycznie utracił moc, a sprawa została skierowana do postępowania gospodarczego. Sąd skierował następnie strony do mediacji, która nie doprowadziła do zawarcia przez strony ugody. Obecnie sąd prowadzi postępowanie sądowe, wyznacza kolejne terminy rozpraw, w trakcie których przesłuchuje świadków powołanych przez strony. Grupa nie zawiązywała rezerwy na tę sprawę sporną, ponieważ zgodnie z MSR 37 możliwość zaistnienia wypływu środków zawierających w sobie korzyści ekonomiczne jest znikoma.
- Pozew Spółki Enter Air Sp. z o. o. w postępowaniu nakazowym przeciwko dłużnikowi o zapłatę kwoty 1.543.803,39 PLN powiększonej o odsetki umowne w sprawie toczącej się od 2023 roku przed Sądem Okręgowym w Gdańsku.
- Pozew Spółki Enter Air Sp. z o. o. o zwrot kaucji w kwocie 500.000 EUR.
- W dniu 26 marca 2024 r. Dyrektor Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Warszawie wniósł pozew do Sądu Okręgowego w Warszawie przeciwko Spółce o zapłatę kwoty 182.964,67 zł. tytułem zwrotu części niewykorzystanych świadczeń na rzecz ochrony miejsc pracy. Spółka wykorzystwała dofinansowanie w terminie wynikającym z odroczenia obowiązku zapłaty składek do ZUS. Dyrektor WUP uznał to za nieprawidłowe wykorzystanie świadczeń (wykorzystanie po umówionym terminie). W dniu 31 maja 2024 r. Sąd Okręgowy wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym. W dniu 27 czerwca 2024 r. został złożony sprzeciw od nakazu zapłaty. Termin pierwszej rozprawy został wyznaczony na 3 października 2024 r. Na aktualnym etapie postępowania trudno jest antycypować jakie będzie rozstrzygnięcie Sądu.

7 INFORMACJE O UMOWACH ZAWARTYCH W I PÓŁROCZU 2026 ROKU, ZNACZĄCYCH DLA DZIAŁALNOŚCI EMITENTA

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

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

Ponadto w I półroczu 2026 w związku z dostawą 2 Boeing 737-8 MAX i 2 Boeing 737-800 zaczęły obowiązywać 4 nowe umowy leasingu samolotów.

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

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

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

W pierwszej połowie 2026 roku Grupa kontynuowała współpracę z bankami finansującymi jej działalność. Grupa posiada następujące istotne umowy finansowe:

9.1 Umowy z mBank S.A.

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

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

9.2 Umowy z ING Bank Śląski Polska S.A.

Enter Air Sp. z o.o. korzysta z limitu wieloproduktowego w łącznej kwocie do 28.000.000 USD z okresem udostępnienia do dnia 31 marca 2028 r.

9.3 Umowa z Bank Polska Kasa Opieki S.A.

Enter Air sp. z o.o. korzysta z limitu w formie kredytu w rachunku bieżącym z limitem do 28.000.000 USD oraz okresem udostępnienia do dnia 30 września 2028 r.

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

Poniżej przedstawiono zestawienie otwartych akredytyw wg stanu na 30 czerwca 2026:

Beneficjent	Kwota	Data zamknięcia	Cel
ACS AERO 4 BETA LIMITED, IRELAND	800.000 USD	19.12.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Wells Fargo Trust Company, N.A.	546.000 USD	30.01.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
MACQUARIE AEROSPACE AF (IRELAND) LIMITED	546.000 USD	04.01.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
MACQUARIE AEROSPACE AF (IRELAND) LIMITED	546.000 USD	13.01.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
SKYVAULT LEASING I LIMITED	546.000 USD	13.01.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED	960.000 USD	01.08.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
SMBC AVIATION CAPITAL LIMITED	960.000 USD	24.06.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Avolon Aerospace Leasing Limited	960.000 USD	06.11.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
Avolon Aerospace Leasing Limited	960.000 USD	06.11.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
BOC AVIATION (IRELAND) LIMITED	1.011.000 USD	25.11.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
AJ WALTER AVIATION LIMITED	661.680 USD	01.10.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
PEREGRINE AVIATION ECHO LIMITED	410.000 USD	28.07.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
AERCAP IRELAND CAPITAL	645.000 USD	28.07.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
HARMONIC AIRCRAFT LEASING	404.000 USD	28.07.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
WILMINGTON TRUST	645.000 USD	28.07.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
AERCAP IRELAND CAPITAL	630.000 USD	28.07.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
AIRCRAFT PORTFOLIO HOLDING COMPANY LIMITED	1.110.531 USD	26.11.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
ACG AIRCRAFT LEASING IRELAND LIMITED	470.000 USD	11.06.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
AVIATION CAPITAL GROUP LLC	470.000 USD	11.06.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu
SHANNON ENGINE SUPPORT LIMITED	345.000 USD	10.03.2027	Zabezpieczenie płatności leasingu operacyjnego samolotu

Wystawcą wszystkich akredytyw jest ING Bank Śląski S.A.

Na dzień podpisania raportu Spółka Enter Air S.A. udzieliła gwarancji zabezpieczającej leasing dziesięciu samolotów Boeing 787MAX-8. Osiem z udzielonych gwarancji zaczęło obowiązywać w momencie dostarczenia samolotu.

Enter Air S.A. udzieliła w 2024 r. gwarancji zabezpieczającej dwa leasingi silników.

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

11 WYKORZYSTANIE WPŁYWÓW Z EMISJI

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

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

Emitent nie publikował prognoz wyników na 2026 rok.

13 OCENA MOŻLIWOŚCI REALIZACJI ZAMIERZEŃ INWESTYCYJNYCH, W TYM INWESTYCJI KAPITAŁOWYCH

Grupa planuje kontynuować realizację strategii rozwoju poprzez dalsze rozwijanie dotychczasowych inwestycji oraz poszukiwanie nowych możliwości wzrostu. W ocenie Zarządu nie występują obecnie istotne ryzyka mogące negatywnie wpłynąć na zdolność Grupy do realizacji zamierzeń inwestycyjnych, w tym inwestycji kapitałowych.

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

W I połowie 2026 roku nie miały miejsca nietypowe zdarzenia, które miałyby istotny wpływ na działalność oraz wyniki finansowe Grupy Kapitałowej emitenta zarówno w analizowanym okresie, jak też w kolejnych latach obrotowych.

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

15.1 Ocena działalności Spółki Enter Air S.A.

15.1.1 Przychody ze sprzedaży

Przychody ze sprzedaży prezentują się następująco:

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Przychody z tytułu opłat licencyjnych	32.000	22.000	28.000	18.000
	32.000	22.000	28.000	18.000

W pierwszej połowie 2026 roku spółka rozpoznała przychody z tytułu opłaty licencyjnej za użytkowanie znaku towarowego Enter Air przez Enter Air sp. z o.o. będącą spółką zależną od emitenta. Wartość tych przychodów wyniosła 32.000 tys. zł i była wyższa w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Wzrost ten jest w podyktowany zwiększeniem obrotów spółki zależnej Enter Air Sp. z o.o., które stanowią podstawę do wyliczenia wysokości opłaty licencyjnej.

15.1.2 Koszty według rodzaju

W I połowie 2026 roku Spółka Enter Air S.A. poniosła koszty w wysokości 1.267 tys. zł, na które w dużej mierze składał się koszt usług obcych, głównie związanych z funkcjonowaniem podmiotu na Giełdzie Papierów Wartościowych oraz koszt wynagrodzeń. Pozostałą część poniesionych kosztów stanowiły koszty ubezpieczeń społecznych oraz pozostałe.

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Amortyzacja środków trwałych i wartości niematerialnych	30	15	40	20
Usługi obce	650	430	596	426
Wynagrodzenia	402	255	330	213
Ubezpieczenia społeczne	33	20	36	23
Pozostałe koszty	84	41	87	43
Różnice kursowe	68	41	(38)	(11)
	1.267	802	1.051	714
Koszty ogólnego zarządu	1.169	746	1.049	705
Koszt wytworzenia sprzedanych produktów i usług	98	56	2	9
	1.267	802	1.051	714

W I połowie 2026 roku w pozycji koszt własny sprzedaży Spółka wykazała 30 tys. zł kosztów amortyzacji oraz 68 tys. zł ujemnych zrealizowanych różnic kursowych.

15.1.3 Przychody i koszty finansowe

	Za okres: od 01.01.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.04.2026 do 30.06.2026 000'PLN	Za okres: od 01.01.2025 do 30.06.2025 000'PLN	Za okres: od 01.04.2025 do 30.06.2025 000'PLN
Przychody finansowe				
Odsetki od pożyczek	198	100	561	269
Różnice kursowe	-	-	2.961	1.593
Dyskonto	198	36	569	425
	396	136	4.091	2.287
Koszty finansowe				
Koszty odsetek od:				
Enter Air Sp. z o.o.	831	420	944	459
Inne	8	4	9	4
Dyskonto	-	-	-	-
Różnice kursowe	933	158	-	-
	1.772	582	953	463
Ogółem koszty/przychody finansowe netto	(1.376)	(446)	3.138	1.824

W pierwszej połowie 2026 roku Spółka Enter Air S.A. odnotowała koszty z tytułu odsetek w 831 tys. zł, które wynikały z pożyczki udzielonej przez Enter Air Sp. z o.o. w wysokości 13.000 tys. USD. W 2026 roku odnotowano 198 tys. zł przychodów z tytułu odsetek od pożyczki udzielonej Enter Air Executive Services Sp. z o.o. oraz znaczące ujemne różnice kursowe w wysokości 933 tys. zł.

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

15.2.1 Aktywa

W tabeli poniżej zaprezentowano aktywa Spółki na dzień 30 czerwca 2026 roku.

	Stan na dzień 30.06.2026 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2025 000' PLN
Aktywa trwałe		
Rzeczowe aktywa trwałe	323	268
Inwestycje w jednostkach zależnych	133.543	133.543
Aktywa z tytułu odroczonego podatku dochodowego	1.034	791
Razem Aktywa trwałe	134.900	134.602
Aktywa obrotowe		
Należności z tytułu dostaw i usług oraz pozostałe należności krótkoterminowe	131.034	98.699
Bieżące aktywa podatkowe	-	178
Pożyczki udzielone jednostkom zależnym	6.957	6.855
Środki pieniężne i ich ekwiwalenty	14.351	14.533
Razem Aktywa obrotowe	152.342	120.265
Aktywa razem	287.242	254.867

Na dzień 30 czerwca 2026 roku suma aktywów Spółki Enter Air S.A. wyniosła 287.242 tys. zł (wzrost o 32.375 tys. zł. wobec stanu na koniec 2025 roku).

W przeważającej części na aktywa spółki składają się inwestycje w jednostkach zależnych, ich udział w strukturze aktywów Spółki na koniec czerwca 2026 roku wynosił 46%.

Do głównych składników aktywów bieżących należały krótkoterminowe należności handlowe i pozostałe. Udział należności handlowych w strukturze aktywów obrotowych na 30 czerwca 2026 roku wyniósł 86%. Na należności handlowe składają się głównie należności z tytułu opłaty licencyjnej, które to należności na dzień 30 czerwca 2026 zostały zdyskontowane zgodnie z MSSF 9. Pozostałą część aktywów obrotowych stanowiła pożyczka udzielona jednostce powiązanej (Enter Air Executive Services Sp. z o.o.) oraz środki pieniężne i ekwiwalenty stanowiące odpowiednio 5% oraz 9% wartości aktywów obrotowych.

15.2.2 Pasywa

Głównym źródłem finansowania Spółki jest kapitał własny, stanowiący 63% pasywów.

W trakcie I półrocza 2026 roku wartość kapitałów własnych spadła o 20.093 tys. zł (10%) w porównaniu z ubiegłym rokiem obrotowym ze względu na planowaną wypłatę dywidendy i ujęcie jej jako zobowiązania na rzecz akcjonariuszy. Na dzień 30 czerwca 2026 roku kapitały własne Spółki wynosiły 180.768 tys. zł, wobec 200.861 tys. zł na dzień 31 grudnia 2025. Istotną pozycję w strukturze kapitałów własnych stanowi kapitał zapasowy z tytułu agio.

Na zobowiązania długoterminowe składały się głównie zobowiązania z tytułu odroczonego podatku dochodowego w wysokości 18.838 tys. zł, które były o 5.834 tys. zł wyższe w porównaniu do stanu na dzień 31 grudnia 2025 w związku z naliczoną opłatą licencyjną dla Spółki Enter Air Sp. z o.o.

W analizowanym okresie zobowiązania krótkoterminowe Spółki zwiększyły się o 46.584 tys. zł, głównie ze względu na ujęcie dywidendy w kwocie 43.859 tys. zł jako zobowiązania do wypłaty na rzecz akcjonariuszy pomniejszoną o wycenę bilansową pożyczki otrzymanej od jednostki zależnej Enter Air Sp. z o.o. na ewentualną realizację planów inwestycyjnych.

W poniższej tabeli przedstawiono źródła finansowania Spółki na dzień 30 czerwca 2026 roku.

	Stan na dzień 30.06.2026 000' PLN	Stan na dzień 31.12.2025 000' PLN
Kapitał podstawowy	17.544	17.544
Nadwyżka ceny emisyjnej powyżej wartości nominalnej udziałów	117.983	117.983
Zyski zatrzymane	45.241	65.334
w tym wynik okresu	23.766	53.887
Razem kapitały własne	180.768	200.861
Rezerwy z tytułu odroczonego podatku dochodowego	18.838	13.004
Długoterminowe zobowiązania z tytułu leasingu	221	171
Razem Zobowiązanie długoterminowe	19.059	13.175
Zobowiązania handlowe oraz pozostałe	43.955	77
Zobowiązania krótkoterminowe z tytułu leasingu	55	79
Pożyczki otrzymane	43.093	40.363
Rezerwy krótkoterminowe	312	312
Razem Zobowiązania krótkoterminowe	87.415	40.831
Pasywa razem	287.242	254.867

15.3 Analiza otoczenia rynkowego Spółki Enter Air S.A.

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

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

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

Warszawa, 29 września 2026 roku

Marcin Kubrak
Prezes Zarządu

Andrzej Kobielski
Członek Zarządu

Konrad Dymowski
Członek Zarządu