

Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Autostrada Wielkopolska S.A. za 2021 r.

I. Ogólne informacje o Spółce oraz strategia gospodarcza

Autostrada Wielkopolska S.A. (dalej: AWSA, Spółka, Koncesjonariusz) z siedzibą w Poznaniu przy ul. Stanisława Zwierzchowskiego 1, 61-248 Poznań, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców przez Sąd Rejonowy Poznań – Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu, VIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, KRS: 1970, REGON: 632243012, NIP: 972-005-04-33, <https://www.autostrada-a2.pl/>.

AWSA została utworzona w 1992 r. w celu realizacji planu budowy autostrad w Polsce. W dniu 10 marca 1997 r. AWSA wygrała międzynarodowy przetarg na budowę i eksploatację autostrady A2 ze Świecka do Strykowa i otrzymała 3 koncesje, odpowiednio na odcinki Świecko – Poznań, Poznań – Konin i Konin – Stryków, na 30 lat każda. Następnie, Minister Transportu i Gospodarki Wodnej zawarł z AWSA Pierwotną Umowę Koncesyjną, na podstawie której AWSA zaprojektowała, wybudowała, sfinansowała i eksploatuje Odcinek I Nowy Tomyśl – Konin (dalej: Odcinek I).

W dniu 5 maja 1999 r. nastąpiło ograniczenie zakresu Koncesji poprzez wyłączenie z koncesyjnego zakresu finansowania odcinka autostrady A2 Konin – Stryków. Jednocześnie, na podstawie decyzji Ministra Infrastruktury, wydane zostały nowe koncesje (Koncesje), na odcinki Nowy Tomyśl – Konin oraz Świecko – Nowy Tomyśl, na 40 lat każda. Jako koncesjonariusz AWSA nie stała się właścicielem autostrady A2, lecz wypełnia warunki Umowy Koncesyjnej przez 40 lat (do 2037 r.). Grunt pod autostradą przez cały czas pozostaje własnością Skarbu Państwa, od czego AWSA co roku odprowadza stosowne opłaty dzierżawne.

Pomiędzy 20 grudnia 2002 r., a 27 października 2004 r. miało miejsce oddanie do eksploatacji wszystkich trzech odcinków autostrady w ramach Odcinka I. W toku negocjacji ze stroną publiczną ustalono, że dla zabezpieczenia finansowania budowy autostrady A2 należy oddzielić źródła finansowania dla Odcinka I oraz Odcinka II (Świecko – Nowy Tomyśl). Takie działanie umożliwiło minimalizację ryzyk związanych z pozyskaniem finansowania na budowę Odcinka II.

Dnia 30 sierpnia 2008 r. AWSA zawarła z Ministrem Infrastruktury Umowę o budowę i eksploatację Odcinka II Autostrady Płatnej A2 (UBE), która zastąpiła dotychczasową Pierwotną Umowę Koncesyjną w odniesieniu do postanowień dotyczących zaprojektowania, budowy, finansowania i eksploatacji Odcinka II. Oddzielne finansowanie odcinków autostrady oznaczało w praktyce konieczność utworzenia dodatkowego podmiotu gospodarczego, którego celem byłoby wybudowanie Odcinka II. Z tego względu, w 2009 r. powołana została nowa spółka – Autostrada Wielkopolska II S.A. (dalej: AWSAII), której 100% udziałowcem stała się AWSA. Krótko po utworzeniu AWSAII, jej akcje zostały przejęte od AWSA przez kolejnych akcjonariuszy. Bieżące utrzymanie i eksploatacja Odcinka I zostały powierzone powołanej w tym celu spółce – Autostrada Eksploatacja S.A. (dalej: AESA), działającej na zlecenie AWSA.

II. Otoczenie konkurencyjne

Infrastruktura drogowa jest bardzo ważnym elementem dla gospodarki, a powstanie autostrady A2 od granicy z Niemcami w Świecku do Konina (255 km) jest częścią ważnej dla całego kraju i Europy arterii komunikacyjnej łączącej Polskę z siecią autostrad europejskich. Autostrada A2 stanowi część transeuropejskiego korytarza komunikacyjnego. AWSA i AWSAII są wykonawcami największego infrastrukturalnego polskiego przedsięwzięcia inwestycyjnego w systemie koncesyjnym i w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego. Przyjęty przez stronę rządową model finansowania budowy oraz zarządzania autostradami, a także specyfika rynku zarządzania i eksploatacji autostrad w Polsce sprawiają, że autostrady w Polsce zarządzane są obecnie przez centralny organ administracji rządowej

– GDDKiA oraz dwóch dodatkowych prywatnych koncesjonariuszy poza AWSA i AWSAll, tj. Stalexport Autostrada Małopolska S.A. – zarządzająca autostradą A4 na odcinku Katowice – Kraków oraz Gdańsk Transport Company S.A. – zarządzająca autostradą A1 na odcinku Rusocin – Nowa Wieś.

Zgodnie z obowiązującym prawem, docelowo wszystkie autostrady w Polsce będą płatne. Obecnie płatne są następujące odcinki autostrad:

- 1) autostrada A2 na odcinku Świecko – Stryków (na Odcinku I zarządzana przez AWSA, na Odcinku II przez AWSAll, natomiast na odcinku Konin – Stryków zarządzana przez GDDKiA),
- 2) autostrada A1 na odcinku Rusocin – Nowa Wieś (zarządzana przez Gdańsk Transport Company S.A.),
- 3) autostrada A4 na odcinku Kraków – Katowice (zarządzana przez Stalexport Autostrada Małopolska S.A.) oraz na odcinku Wrocław (węzeł Bielany Wrocławskie) – Sośnica (zarządzana przez GDDKiA).

Koncesjonariuszy odpowiedzialnych za budowę / modernizację, eksploatację i utrzymanie płatnych odcinków autostrad w Polsce obowiązują dwa systemy rozliczeń ze stroną rządową – rozliczenia w systemie opłat rzeczywistych (odcinki autostrad zarządzane przez AWSA i Stalexport Autostrada Małopolska S.A.) oraz w systemie opłat za dostępność (odcinki autostrad zarządzane przez AWSAll i Gdańsk Transport Company S.A.). Systemy te różnicuje podział ryzyka związanego z ruchem na autostradzie oraz związany z nim sposób ustalania stawek w odniesieniu do użytkowników koncesyjnych odcinków autostrad.

W ramach systemu opłat rzeczywistych podmiot pełniący funkcję zarządcy pokrywa koszty eksploatacji oraz finansowania budowy, modernizacji i remontów autostrady wyłącznie z uzyskiwanych opłat za przejazd autostradą. W modelu tym ryzyko popytu (ruchu) na tych odcinkach ponosi wyłącznie partner prywatny. Stawki opłat ustalane są przez koncesjonariusza w oparciu o umowę koncesyjną zawartą ze stroną rządową (koncesjonariusz ma możliwość kształtowania wysokości opłat za przejazd w granicach uzgodnionych ze stroną publiczną przy czym zobowiązany jest Umową Koncesyjną do maksymalizacji przychodów), model finansowy i prognozy ruchu. Koncesjonariusz ponosi w całości ewentualne koszty wymian i napraw, koszty rozbudowy oraz koszty operacyjne, koszty obsługi zadłużenia oraz winien zapewnić element zwrotu na kapitale własnym koncesjonariusza.

System opłat za dostępność charakteryzuje się tym, że to strona publiczna ponosi ryzyko związane z ruchem na autostradzie i w związku z tym to ona posiada uprawnienie do kształtowania polityki opłat za przejazd autostradą. W modelu tym partner prywatny nie ponosi ryzyka związanego z ruchem na autostradzie, a w zamian za zapewnienie pełnej dostępności autostrady jej użytkownikom, otrzymuje cyklicznie od Skarbu Państwa określoną w umowie tzw. opłatę za dostępność. Strona publiczna może dokonywać potrąceń od opłaty za dostępność lub obciążać koncesjonariusza punktami karnymi, które mają wymiar finansowy w przypadku niewykonania przez koncesjonariusza postanowień umowy UBE w odniesieniu do zapewnienia dostępności autostrady lub nie dotrzymania poziomu usług. Wielkość tej opłaty jest jednak niezależna od wielkości przychodu z opłat za korzystanie z autostrady pobieranych przez koncesjonariuszy (a dokładniej spółki odpowiedzialne za utrzymanie i eksploatację autostrad) i przekazywanych do Krajowego Funduszu Drogowego, z którego koncesjonariusze w okresie od oddania do eksploatacji do dnia zakończenia umowy otrzymują opłatę za dostępność. Opłata za dostępność ma pokryć ewentualne koszty rozbudowy oraz koszty operacyjne, koszty obsługi zadłużenia oraz zapewnić element zwrotu na kapitale własnym koncesjonariusza. W ramach tego systemu w okresie od oddania do eksploatacji do dnia zakończenia umowy partnerzy prywatni mają obowiązek poboru opłat za przejazdy autostradą, a środki z tego tytułu zasilają Krajowy Fundusz Drogowy, z którego spółki otrzymują opłatę za dostępność.

AWSA i AWSAll są więc jedynymi koncesjonariuszami w Polsce, których obowiązują na jednym ciągu drogi dwa różne systemy rozliczeń ze stroną rządową. Pozostali uczestnicy rynku działają w ramach jednego systemu poboru i rozliczeń – odpowiednio Stalexport Autostrada Małopolska S.A. w systemie otwartym i Gdańsk Transport Company S.A. w systemie zamkniętym. Zgodnie z wymaganiami strony publicznej, koncesjonariusze mają obowiązek powołania odrębnych spółek celowych świadczących na

ich rzecz usługi bieżącego utrzymania i eksploatacji autostrad. AESA jest jedyną spółką świadczącą usługi na rzecz dwóch koncesjonariuszy – AWSA i AWSAII. Spółkami celowymi powołanymi przez pozostałych koncesjonariuszy – Stalexport Autostrada Małopolska S.A. i Gdańsk Transport Company S.A. są odpowiednio VIA4 S.A. oraz Intertoll Polska Sp. z o.o.

III. Akcjonariat Spółki

Kapitał akcyjny Spółki dzieli się na 4.610.000 szt. akcji, odpowiednio serii A, B, C i D, o wartości nominalnej 100,00 zł każda. Większość akcji Spółki należy bezpośrednio lub pośrednio do Meridiam Infrastructure A2 S.à.r.l., tj. podmiotów inwestycyjnych kontrolowanych przez fundusze inwestycyjne Meridiam specjalizujące się w inwestycjach infrastrukturalnych oraz grupy inwestycyjnej Kulczyk Investments.

IV. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki

Struktura majątku Spółki przedstawia się następująco: prawie 95% stanowią ciągle aktywa trwałe, a tylko ok 5% aktywa obrotowe, z których to aktywów obrotowych około 20% to środki pieniężne, ponad 48% to inne papiery wartościowe w postaci obligacji skarbowych.

Aktywa trwałe na dzień 31.12.2021 r. przedstawiają się następująco: 51,5% to wartości niematerialne i prawne, w tym głównie prawa wynikające z Umowy Koncesyjnej, 34,4% długoterminowa należność z tytułu środków przekazanych przez Spółkę na konto sum depozytowych Sądu Okręgowego w Poznaniu tytułem zabezpieczenia spłaty roszczenia Skarbu Państwa w związku z decyzją Komisji Europejskiej o przyznaniu AWSA niedozwolonej pomocy publicznej, 1,0% stanowi pożyczka udzielona Spółce Autostrada Eksploatacja S.A., 12,9% czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów (w tym aktywo na podatek odroczone), a 0,2% dotyczy innych aktywów trwałych.

Suma bilansowa na dzień 31 grudnia 2021 r. wynosi 4.241,8 mln zł i jest o 82,8 mln zł niższa niż rok wcześniej.

Spółka nadal posiada ujemne kapitały, a zatem całość projektu finansowana jest kapitałem obcym, z czego około 79% stanowią kredyty i pożyczki oraz inne instrumenty finansowe. Pomimo naruszenia struktury kapitałów bieżące przepływy finansowe, jak również projekcje finansowe oparte o szacunek przepływów pieniężnych netto i przewidywany trend dotyczący kursu PLN/EUR, uzasadniają twierdzenie o braku istnienia zagrożenia dla kontynuowania przez Spółkę działalności, o którym mowa w art. 233 ksh. Kapitał własny Spółki na dzień bilansowy stanowi kwotę -3.235,6 mln zł i jest wyższy od tego wykazanego na dzień 31.12.2020 o kwotę zysku wypracowanego w bieżącym okresie sprawozdawczym, tj. o kwotę 467,9 mln zł.

W 2021 r. Spółka wygenerowała zysk ze sprzedaży w kwocie 311,3 mln zł (39,3% w stosunku do poziomu przychodów), który okazał się być bardzo zbliżony do wyniku wypracowanego w 2020 r.

Charakter działalności Spółki, struktura jej majątku oraz źródeł jego finansowania determinują również strumienie przepływów pieniężnych. W okresie sprawozdawczym Spółka wygenerowała 512,6 mln zł dodatknych przepływów pieniężnych z działalności operacyjnej, co w znaczącej części pozwoliło na obsługę długu i odsetek oraz sfinansowanie zakupu środków trwałych. Finalnie stan środków pieniężnych na koniec 2021 roku zmniejszył się w stosunku do początku roku o kwotę 126,5 mln zł.

W okresie objętym niniejszym sprawozdaniem nie miały miejsca żadne zmiany w umowach kredytowych. W całym 2021 roku Spółka dokonała spłaty rat kapitałowych kredytów głównych w łącznej kwocie 113,2 mln EUR.

Zarząd postanowił przedstawić Zgromadzeniu Akcjonariuszy propozycję podziału zysku wypracowanego przez Spółkę w 2021 r. w ten sposób, że pokryje on skumulowane straty poniesione w latach wcześniejszych poczynając od najstarszej.

Podsumowując, Spółka posiada stabilną sytuację finansową weryfikowaną okresowo przez współpracujące instytucje finansowe. Zarząd stwierdza, że na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania nie istnieją przesłanki, które mogłyby wpłynąć na zmianę obecnej kondycji finansowej lub na zagrożenie kontynuacji działalności Spółki w ciągu najbliższych 12 miesięcy. Nie mniej Zarząd nie jest w stanie przewidzieć skutków ewentualnej kolejnej fali pandemii COVID-19 oraz inwazji Rosji na Ukrainę.

V. Instrumenty finansowe

Spółka posiada następujące rodzaje instrumentów finansowych: udzielone pożyczki, zaciągnięte kredyty, pożyczki, wyemitowane obligacje podporządkowane oraz zobowiązanie z tytułu odroczonej płatności. Spółka ponosi częściowo ryzyko z tytułu zmiany przepływów pieniężnych związanych z notowaniami stóp procentowych EURIBOR, a także ryzyko zmiany wartości godziwej kredytu o stałym oprocentowaniu.

W celu częściowego zabezpieczenia ryzyka zmienności stopy procentowej dla zmienionej i rozszerzonej umowy kredytów głównych Spółka zawarła w marcu 2018 r. dwa kontrakty Interest Rate Swap (IRS) na pokrycie 40,7% kapitału. Kontrakty te polegają na zamianie zmiennego oprocentowania kredytu komercyjnego (sześciomiesięczny EURIBOR) na stałą stopą procentową wynoszącą 0,528% i 0,5225% w odniesieniu do harmonogramu wypłat i spłat zgodnie z umową kredytową. W celu zabezpieczenia się przed ryzykiem zmiany kursu PLN / EUR Spółka zawiera kontrakty forward.

VI. Czynniki biznesowe wpływające w największym stopniu na wyniki osiągnięte przez Spółkę

Do czynników biznesowych wpływających w największym stopniu na działalność Spółki zalicza się:

- 1) poziom natężenia ruchu na autostradzie A2,
- 2) poziom jakości i efektywności utrzymania autostrady A2,
- 3) sytuację na rynku finansowym, w tym na rynku walutowym oraz
- 4) ryzyko regulacyjne (niestabilne otoczenie prawne).

Rok 2021 to okres kolejnych fali pandemii w Polsce i na świecie, które to fale nie miały aż tak istotnego wpływu na działalność Spółki jak w roku 2020. Oddziaływanie pandemii koronawirusa na ruch i przychody operacyjne Spółki zostało opisane w dziale IV oraz w dziale IX.

VII. Działania związane z decyzją Komisji Europejskiej

W dniu 25 sierpnia 2017 r. Komisja Europejskiej wydała decyzję nakazującą odzyskanie przez Skarb Państwa od Spółki kwoty około 895,0 mln zł wraz z odsetkami, stanowiącej równowartość rzekomej pomocy publicznej niezgodnej z rynkiem wewnętrznym Unii Europejskiej. W celu egzekucji powyższej decyzji Skarb Państwa zwrócił się do Sądu Okręgowego w Poznaniu, który w dniu 29 listopada 2017 r. wydał sądowy nakaz zapłaty. W odpowiedzi na powyższe Spółka przeprowadziła szereg działań prawnych, między innymi złożyła odwołanie do sądu europejskiego od decyzji Komisji Europejskiej, wnioskując o odrzucenie wynikającego z decyzji żądania zwrotu i wskazanie, iż sama decyzja jest niezgodna z prawem. W dniu 24 października 2019 r. Sąd Unii Europejskiej w Luksemburgu wydał wyrok, w którym oddalił skargę AWSA na decyzję Komisji Europejskiej („Decyzja”). Spółka skorzystała z uprawnienia do zaskarżenia przedmiotowego wyroku do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i w dniu 20 grudnia 2019 r. złożyła odwołanie od wyroku Sądu Unii Europejskiej. Pod koniec października 2020, w ramach pisemnego etapu postępowania Komisja Europejska i Polska złożyły odpowiedzi do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

W lutym 2018 roku AWSA pozyskała finansowanie od banków komercyjnych umożliwiające złożenie tzw. środka tymczasowego, tj. wykorzystania dostępnej na gruncie prawa krajowego możliwości wpłaty kwoty zasądzonej nakazem zapłaty na rachunek depozytowy Ministra Finansów. Kwota wynikająca z nakazu zapłaty wraz z odsetkami została w dniu 12 marca 2018 r. złożona na zablokowanym rachunku depozytowym w Banku Gospodarstwa Krajowego. Powyższe kroki zapewniły Spółce zdolność do kontynuacji działalności i opracowywanie z należytą uwagą i starannością dalszej strategii uwzględniającej możliwe rozstrzygnięcia postępowań toczących się zarówno przed krajowymi jak również europejskimi sądami.

W dniu 26 marca 2018 r. sąd w Poznaniu wydał postanowienie, w którym m.in.: (1) zniósł zabezpieczenie powództwa w następstwie nakazu zapłaty ze względu na zapłatę przez AWSA pełnej kwoty zabezpieczenia na rachunek depozytowy Ministra Finansów; (2) zawiesił postępowanie wszczęte przez Polskę przed sądem krajowym do czasu ostatecznego wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie odwołania AWSA od Decyzji KE.

W dniu 2 grudnia 2019 r. Sąd Okręgowy w Poznaniu wznowił postępowanie o zapłatę, a 11 grudnia 2019 r. oddalił wniosek Spółki o kontynuację zawieszenia. Spółka złożyła drugi wniosek o zawieszenie postępowania w dniu 9 stycznia 2020 r. do Sądu Apelacyjnego. Postępowanie zostało zawieszone do czasu prawomocnego rozpoznania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

W dniu 11 listopada 2021 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej oddalił apelację AWSA od wyroku Sądu Unii Europejskiej.

W związku z wyrokiem Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 26 listopada 2019 r., o którym mowa powyżej, dniu 15 września 2021 r. Minister Infrastruktury wezwał AWSA do zapłaty kwoty ok. 5,5 mln zł tytułem zwrotu kosztów postępowania arbitrażowego. AWSA złożyła sprzeciw od tego nakazu zapłaty w określonym przez Sąd terminie, wnosząc jednocześnie o odrzucenie pozwu. Sąd postanowieniem z dnia 27 września 2021 r. odmówił odrzucenia pozwu. AWSA w dacie sporządzenia niniejszej informacji oczekuje na wyznaczenie rozprawy.

VIII. Eksploatacja i utrzymanie

A. Remonty nawierzchni

Spółka przystąpiła do remontu nawierzchni na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań. W roku 2021 wykonano remont nawierzchni jezdni południowej od km 108+400 do km 111+750. W roku 2021 przeprowadzono również remont nawierzchni na terenie Obwodu Utrzymania Autostrady Bolewice oraz remont węzła Września.

B. Remont obiektów inżynierskich

W ramach prac remontowych obiektów inżynierskich Spółka przeprowadziła remont 2 szt. obiektów na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań, 6 szt. obiektów na odcinku Poznań – Września oraz 22 szt. obiektów na odcinku Września – Konin. Przeprowadzono również drobne prace remontowe na pozostałych obiektach inżynierskich zarządzanych przez Spółkę.

Spółka zakończyła również rozpoczęte w roku 2020 prace remontowe 20 szt. przepustów pod autostradą zlokalizowanych na odcinku Września – Konin.

C. Wymiana systemu łączności alarmowej

W roku 2021 Spółka, po przeprowadzeniu testów końcowych, zakończyła wymianę systemu łączności alarmowej oraz odnośnych systemów zarządzających.

D. Remont budynków toalet

Kontynuowano remont budynków toalet zlokalizowanych na Miejscach Obsługi Podróżnych oraz Placach Poboru Opłat. W roku 2021 remontem zostały objęte obiekty zlokalizowane na odcinku autostrady pomiędzy Nowym Tomyślem i Poznaniem (7 szt.) oraz Poznaniem i Wrześnią (6 szt.). Zakończenie prac przewidziane jest w połowie roku 2022.

E. Pomocniczy Obwód Utrzymania Autostrady we Wrześni

W roku 2021 Spółka podpisała ze Stroną Rządową aneks do Umowy Koncesyjnej sankcjonujący możliwość budowy obwodu (dotychczasowe zapisy nie przewidywały takiego Obiektu Autostrady Płatnej). Ze względu na wzrost cen materiałów budowlanych na rynku oraz brak możliwości uzyskania atrakcyjnej oferty na realizację prac podjęto decyzję o odroczeniu budowy obwodu.

F. Dobudowa trzeciego pasa ruchu na odcinku Poznań Zachód – Poznań Krzesiny

Zasadnicze prace nawierzchniowe, mające wpływ na ruch na ciągu głównym autostrady w obu kierunkach zostały zrealizowane w 2019 roku. W 2020-2021 roku były kontynuowane prace związane z budową, rozbudową i remontem ekranów akustycznych, infrastrukturą Systemu Zarządzania Autostradą, nasadzeniami zieleni oraz wymianą systemów zabezpieczenia drogi na węzłach autostradowych. W roku 2021 zgodnie z wymogami kontraktu zostało wydane Świadectwo Przejścia dla części Robót Stałych.

G. Utrzymanie

Autostrada była utrzymywana w wysokim standardzie we wszystkich głównych dziedzinach, tj. utrzymania zimowego i letniego oraz działań interwencyjnych w sytuacjach awaryjnych. Prowadzono także prace wynikające z konieczności wymiany urządzeń i wyposażenia celem dostosowania do zmieniających się okoliczności i spełnienia wymaganego poziomu sprawności technicznej.

Bieżące kontrole jakości świadczonych usług świadczonych przez spółkę Autostrada Eksploatacja S.A., przeprowadzane przez inspektorów Spółki wykazały spełnienie przez Operatora standardów opisanych w umowie z operatorem i zgodność z jej miesięcznymi raportami.

IX. Ruch i przychody

A. Ruch

W 2021 r., w porównaniu do natężeń z 2020 r., odnotowano wzrost potoków ruchu wynoszący odpowiednio:

- 1) ruch całkowity: PPO Łądek (15,6%), PPO Nagradowice 17,9%), PPO Gołuski (18,3%),
- 2) ruch samochodów osobowych: PPO Łądek (18,2%), PPO Nagradowice (19,9%), PPO Gołuski (20,4%),
- 3) ruch samochodów ciężarowych: PPO Łądek (11,6%), PPO Nagradowice (13,6%), PPO Gołuski (13,6%).

B. Przychody z opłat

W roku 2021 Spółka osiągnęła łączny przychód netto z tytułu opłat za przejazd autostradą wynoszący 768 mln zł. W dniu 15 lutego 2021 r. Spółka wprowadziła indeksację do stawek opłat które wynosiły dla pojazdów Kategorii I 23 zł, II kategorii 34 zł, III kategorii 52 zł, IV kategorii 80 zł i V kategorii 230 zł.

C. Wpływ COVID-19 na ruch i przychody

Sukcesywne znoszenie ograniczeń mobilności wraz z postępującym procesem szczepień przeciw wirusowi SARS-CoV przyczyniły się do odbudowania strumieni ruchu do poziomów rejestrowanych przed wystąpieniem epidemii. Wprawdzie kolejne fale zakażeń powodowały okresowe obniżenie ruchu, lecz dotyczyło to głównie pojazdów osobowych, a skala tego wpływu była zdecydowanie mniejsza niż w roku 2020. Ponadto na obniżenie ruchu pojazdów osobowych wpłynęła ciągła popularyzacja różnej formy pracy zdalnej.

X. Pobór opłat i polityka cenowa

Mając na względzie zmiany czynników makroekonomicznych, a w szczególności wpływ epidemii na projekcję wskaźników PKB, CPI i wymiany handlowej oraz popularyzację pracy zdanej, Spółka wprowadziła indeksację obowiązujących stawek.. Na 2022 r. Spółka przewidziała waloryzację opłat dla wszystkich kategorii pojazdów. Z dniem 10 stycznia 2022 r. wprowadzono następujące podstawowe stawki za korzystanie z odcinków Nowy Tomyśl – Poznań, Poznań – Września i Września – Konin: dla kat. I – 25 zł, kat. II – 37 zł, kat. III – 57 zł, kat. IV – 87 zł i kat. V – 250 zł.

XI. Ochrona i monitoring środowiska

W 2021 r. Spółka prowadziła jak co roku badania wód zgodnie z obowiązującymi pozwoleniami wodnoprawnymi.

Z końcem roku Spółka zakończyła prace nad analizą porealizacyjną dla przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła Poznań Zachód do węzła Poznań Krzesiny, tj. od km 155+870 do km 172+000.

Spółka:

- zleciła przygotowanie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia dla inwestycji polegającej na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku Poznań Krzesiny - Poznań Wschód od km 172+000 do km 179+700.

W dniu 22 września 2021 r. GDDKiA Oddział Poznań przeprowadziła kontrolę wizualnej oceny pielęgnacji i utrzymania zieleni na autostradzie oraz na MOP i OUA oraz wizualnej oceny stanu urządzeń ochrony środowiska zgodnie z Planem kontroli na rok 2021 przestrzegania warunków umów o budowę i eksploatację albo wyłącznie eksploatację autostrad oraz umów dzierżawy miejsc obsługi podróżnych II lub III w Oddziale Poznań. Kontrola obejmowała wykonywanie przez Partnera przeglądów technicznych urządzeń ochrony środowiska i wywiązywania się z wynikających z nich wniosków i zaleceń. Powyższa kontrola została przeprowadzona zgodnie z art. 63d ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Podczas kontroli nie stwierdzono nieprawidłowości wynikających z działania lub zaniechania podmiotu kontrolowanego. GDDKiA uznała, że z uwagi na to, iż działania Spółki są właściwe, tj. zgodne z obowiązującym porządkiem prawnym, a także zakresem warunków umowy o budowę i eksploatację autostrady, nie ma potrzeby nakładania na Spółkę dodatkowych zaleceń.

XII. Działania w zakresie Public Relations i marketingu

Działania PR w 2021 r. związane były z wprowadzeniem i realizacją założeń nowej platformy komunikacyjnej pn. „Każdy kilometr ma znaczenie”. Kompleksowa komunikacja obejmowała: współpracę z mediami lokalnymi i ogólnopolskimi oraz informowanie na bieżąco mediów i opinii publicznej o działalności Spółki w zakresie zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury drogowej, bezpieczeństwa kierowcom podróżującym koncesyjnym odcinkiem A2 czy wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań jak np. nowoczesne oświetlenie LED czy System Zarządzania Ruchem. Organizowano spotkania z dziennikarzami (indywidualne oraz online), kampanie OOH oraz digital.

Motywy otwierającym kampanię „każdy kilometr ma znaczenie” była inauguracja programu CSR „Kurs jazdy na autostradzie”, promującego bezpieczną jazdę i prawidłowe wykonywanie manewrów oraz umożliwiającego odbycie praktycznych jazd pod okiem instruktora po autostradzie.. Podsumowanie pierwszego etapu Programu „Kurs jazdy na autostradzie” odbyło się pod koniec roku na konferencji prasowej online, w której wzięli udział przedstawiciele Zarządu AWSA i AWSAll, Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz dyrekcja Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w Poznaniu. Patronat nad

Programem objęła Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Marszałkowie województw wielkopolskiego i lubuskiego oraz Prezydent Miasta Poznania.

Stan pandemii i sytuacja związana z COVID-19 także w 2021 roku miała wpływ na działalność PR i marketingową Spółki. W ramach rozpoczętej w 2020 roku akcji "Dbajmy o siebie nawzajem" realizowano indywidualnie lub wspólnie z Operatorem zadania zwiększające świadomość kierowców lub zwiększające ich bezpieczeństwo w zakresie walki z pandemią. Wspierano także służbę zdrowia.

W szczególności:

- Przeprowadzono regularne kampanie informacyjne w zakresie przestrzegania reżimu sanitarnego oraz akcje informacyjne dotyczące stosowania przez Koncesjonariusza oraz Operatora zaleceń GIS. Dodatkowo Spółka na bieżąco reagowała na wprowadzanie przez stronę rządową obostrzeń, informując i przypominając o nich kierowcom.
- Spółka aktywnie zaangażowała się w pomoc jednostkom medycznym, między innymi w zakresie współpracy ze szpitalem tymczasowym MTP w Poznaniu czy wsparcia finansowego szpitala w Słupcy przekształconego w szpital jednoimienny – zakaźny.

Oprócz stałych działań edukacyjnych ukazujących pozytywne aspekty korzystania z autostrad, zrealizowano działania PR dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zrealizowano kampanię digital nt. zasad prawidłowego zachowania podczas jazdy autostradą. Kampania zwracała uwagę na najczęstsze przyczyny wypadków na autostradach w Polsce, przypominała m.in. o zachowaniu prawidłowej prędkości, właściwego odstępu od pojazdu poprzedzającego podczas jazdy, zasadach bezpiecznego wyprzedzania, odpoczynku i koncentracji w podróży itp.

W 2021 roku Autostrada Wielkopolska, po raz kolejny, została sponsorem głównym Festiwalu Malta. Festiwal, ze względu na pandemię koronawirusa odbył się w nieco innej formule, z ograniczoną widownią i częściowo w przestrzeni online.

XIII. Osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W 2021 r. Spółka nie prowadziła prac badawczo-rozwojowych. Również w grupie nie istnieją podmioty, które odpowiadają za prowadzenie prac badawczo-rozwojowych lub zarządzanie takimi pracami.

XIV. Udziały / akcje własne

Nie dotyczy.

XV. Posiadane przez Spółkę oddziały (zakłady)

Nie dotyczy.

XVI. Zdarzenia po dacie bilansu

W dniu 24.02.2022 r. rozpoczęła się inwazja Rosji na Ukrainę. Na dzień sporządzenia niniejszego sprawozdania finansowego Zarząd Spółki uważa taką sytuację za zdarzenie nie powodujące korekt w sprawozdaniu finansowym za rok 2021, lecz za zdarzenie po dacie bilansu wymagające dodatkowych ujawnień. Zarząd jednostki nie odnotował jeszcze żadnego istotnego wpływu konfliktu na przychody i aktywa Spółki, jednak nie można w pełni przewidzieć przyszłych skutków. Zarząd zwraca uwagę, iż w wyniku nałożenia sankcji na Rosję, ograniczenia importu z Ukrainy oraz odpływu ukraińskich kierowców z rynku transportu ciężarowego wojna Rosyjsko-Ukraińska może mieć wpływ na spadek przychodów. Jednocześnie spadek ten może zostać zamortyzowany w wyniku relokacji wewnątrz krajowych. Zarząd

będzie monitorować potencjalny wpływ i podejmie wszelkie możliwe kroki, aby złagodzić wszelkie negatywne skutki dla Spółki.


Sebastian Joachimiak
Członek Zarządu
Sebastian Joachimiak
Członek Zarządu


Krzysztof Andrzejewski
Członek Zarządu
Krzysztof Andrzejewski
Członek Zarządu

Poznań, dnia 18 marca 2022 r.