

Sprawozdanie Zarządu z działalności spółki Autostrada Wielkopolska S.A. za 2022 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. Krótco 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 AWSAIL, 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 AWSAIL, 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 AWSAIL 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 ustalone 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 AWSAIL 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 AWSAIL. 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: 94% stanowią aktywa trwałe, a tylko ok 6% aktywa obrotowe, z których to aktywów obrotowych około 43% to środki pieniężne, ponad 43% to należności krótkoterminowe i prawie 7% stanowią zaliczki na dostawy.

Aktywa trwałe na dzień 31.12.2022 r. przedstawiają się następująco: 48,5% to wartości niematerialne i prawne, w tym głównie prawa wynikające z Umowy Koncesyjnej, 34,5% 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., 15,8% czynne rozliczenia międzyokresowe kosztów (w tym aktywo na podatek odroczone), a 0,2% dotyczy innych aktywów trwałych.

Suma bilansowa na dzień 31 grudnia 2022 r. wynosi 4.243,2 mln zł i jest o 1,4 mln zł wyższa niż rok wcześniej.

Spółka nadal posiada ujemne kapitały, a zatem całość projektu finansowana jest kapitałem obcym, z czego około 77% 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 -3.437,7 mln zł i jest niższy od tego wykazanego na dzień 31.12.2021 r. o kwotę straty poniesionej w bieżącym okresie sprawozdawczym, tj. o kwotę -202,1 mln zł.

W 2022 r. Spółka wygenerowała zysk ze sprzedaży w kwocie 364,8 mln zł (41,2% w stosunku do poziomu przychodów), tj. o 53,5 mln zł wyższy niż rok wcześniej.

Charakter działalności Spółki, struktura jej majątku oraz źródeł jego finansowania determinują również strumienie przepływów pieniężnych. W okresie sprawozdawczym Spółka wygenerowała 502,0 mln zł dodatnich 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 2022 roku zwiększył się w stosunku do początku roku o kwotę 58,1 mln zł.

W okresie objętym niniejszym sprawozdaniem nie miały miejsca żadne zmiany w umowach kredytowych. W całym 2022 roku Spółka dokonała spłaty rat kapitałowych kredytów głównych w łącznej kwocie 120,6 mln EUR.

Zarząd postanowił przedstawić Zgromadzeniu Akcjonariuszy propozycję pokrycia straty poniesionej przez Spółkę w 2022 r. z zysków lat przyszłych.

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.

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 stopę 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 osiągane 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 2022 był okresem wygaszania pandemii COVID-19 w Polsce i na świecie. Oddziaływanie pandemii koronawirusa na ruch i przychody operacyjne Spółki okazało się niezauważalne.

Nowym czynnikiem wpływającym na działalność Spółki okazał się wybuch wojny w Ukrainie. Skutki wpływu tego konfliktu na wyniki Spółki zostały opisane 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. Obecnie w związku z decyzją Komisji Europejskiej AWSA oraz Skarb Państwa prowadzą rozmowy ugodowe w kwestii zwrotu nadpłaconych podatków VAT i CIT.

W dniu 26 listopada 2019 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie wydał wyrok w sprawie ze skargi Skarbu Państwa o uchylenie wyroku Trybunału Arbitrażowego uznając zasadność apelacji wniesionej przez Skarb Państwa od korzystnego dla AWSA wyroku sądu I instancji i tym samym uchylił wyrok Trybunału Arbitrażowego. W dniu 7 sierpnia 2020 r. Spółka złożyła skargę kasacyjną do Sądu Najwyższego, która postanowieniem Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2020 r. została przyjęta do rozpoznania. 10 stycznia 2023 r. Sąd Najwyższy wydał postanowienie o składzie rozpoznającym sprawę. Do chwili sporządzenia niniejszego sprawozdania Sąd Najwyższy nie rozstrzygnął przedmiotowej sprawy.

W 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 zakreślonym przez Sąd terminie, wnosząc jednocześnie o odrzucenie pozwu. Sąd postanowieniem z dnia 27 września 2021 r. odmówił odrzucenia pozwu. Wyrokiem z dnia 28 listopada 2022 r. Sąd Okręgowy w Poznaniu zasądził od AWSA na rzecz Skarbu Państwa zapłatę kwoty ok. 5,5 mln zł wraz z odsetkami. W dniu 24 stycznia 2023 r. AWSA złożyła apelację od tego wyroku.

VIII. Eksploatacja i utrzymanie

A. Remonty nawierzchni

W czerwcu 2022 r. Spółka zawarła umowę na wykonanie remontu nawierzchni sekcji 3 Nowy Tomyśl - Poznań (z wyłączeniem odcinka 4 km jezdni południowej wyremontowanego w roku 2021) wraz z remontem nawierzchni łącznic węzła Buk. Umowa zakłada przeprowadzenie robót remontowych w ciągu dwóch lat (2022/2023). W roku 2022 wykonano remont 42 km jezdni głównej autostrady oraz remont łącznic węzła Buk, co stanowi 45% robót objętych umową.

B. Remont obiektów inżynierskich

W ramach prac remontowych obiektów inżynierskich Spółka przeprowadziła remont 15 szt. obiektów inżynierskich. Wymienione zostało urządzenie dylatacyjne obiektu przez rzekę Wartę w km 245+870 (jezdni południowa). Przeprowadzono również drobne prace remontowe na pozostałych obiektach inżynierskich zarządzanych przez Spółkę.

C. Remont budynków toalet

W roku 2022 kontynuowano remont budynków toalet zlokalizowanych na Miejscach Obsługi Podróżnych oraz Placach Poboru Opłat w oparciu o umowę z roku 2021. Remontem zostały objęte

obiekty zlokalizowane na odcinku autostrady pomiędzy Nowym Tomyślem i Poznaniem (7 szt.) oraz Poznaniem i Wrześnią (6 szt.). Całość prac remontowych została zakończona w lipcu 2022 r.

D. Dobudowa trzeciego pasa ruchu na odcinku Poznań Krzesiny – Poznań Wschód

Z końcem 2022 r. na odcinku autostrady A2 pomiędzy węzłem Poznań Krzesiny, a węzłem Poznań Wschód został osiągnięty poziom C swobody ruchu, warunkujący (na tym odcinku) konieczność dobudowy trzeciego pasa ruchu. Dla przedmiotowego odcinka autostrady, w październiku 2022 r. Spółka uzyskała decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, co umożliwiło przystąpienie do etapu szczegółowych prac projektowych.

E. Odnowa oznakowania poziomego

W ramach odnowy oznakowania poziomego wykonano strukturalne oznakowanie grubowarstwowe z mas termoplastycznych w zakresie linii krawędziowych oraz wydzielających na pasach włączania/wyłączania.

Odnowę oznakowania poziomego przeprowadzono na całym odcinku autostrady A2 pomiędzy Nowym Tomyślem, a Koninem, za wyjątkiem odcinków planowanych do remontu nawierzchni w roku 2023 oraz odcinka sekcji Poznań - Września, gdzie w latach kolejnych planowana jest dobudowa trzeciego pasa ruchu.

F. Remont nawierzchni na PPO Łądek

W ramach prac remontowych nawierzchni Placu Poboru Opłat „Łądek” wymieniono uszkodzone płyty betonowe oraz wykonano szereg prac naprawczych. Na całej powierzchni płyty betonowej dokonano wymiany wypełnienia szczelin dylatacyjnych.

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 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 2022 r., w porównaniu do natężeń z 2021 r., odnotowaliśmy wzrost ruchu całkowitego i pojazdów lekkich oraz obniżenie natężenia pojazdów ciężarowych wynoszące odpowiednio:

- 1) ruch całkowity: PPO Łądek (2,7%), PPO Nagradowice (3,2%), PPO Gołuski (4,4%),
- 2) ruch samochodów osobowych: PPO Łądek (6,7%), PPO Nagradowice (7,0%), PPO Gołuski (6,6%),
- 3) ruch samochodów ciężarowych: PPO Łądek (-3,9%), PPO Nagradowice (-6,1%), PPO Gołuski (-0,8%).

B. Przychody z opłat

W roku 2022 Spółka osiągnęła łączny przychód netto z tytułu opłat za przejazd autostradą wynoszący 850 mln zł.

W dniu 10 stycznia 2022 r. Spółka wprowadziła indeksację stawek opłat, które wynosiły dla pojazdów kategorii I 25 zł, II kategorii 37 zł, III kategorii 57 zł, IV kategorii 87 zł i V kategorii 250 zł.

W związku z wystąpieniem wysokiej inflacji z dniem 9 września 2022 r. stawki opłat został ponownie zwaloryzowane do wartości: I kategoria 26 zł, II kategorii 39 zł, III kategorii 60 zł, IV kategorii 91 zł i V kategorii 260 zł.

C. Wpływ wybuchu wojny w Ukrainie na ruch i przychody

W dniu 24.02.2022 r. rozpoczęła się inwazja Rosji na Ukrainę. Wybuch wojny spowodował nałożenie na Rosję i Białoruś szeregu sankcji. W ich wyniku znacznie ograniczona została wymiana handlowa z tymi państwami. Dodatkowo zauważalne jest ograniczenie importu z Ukrainy oraz odpływu ukraińskich kierowców z rynku transportu ciężarowego. Jako, że Autostrada A2 stanowi jeden z głównych korytarzy transportowych łączących zachód i wschód Europy, opisane powyżej czynniki przełożyły się na obniżenie ruchu pojazdów ciężkich.

X. **Pobór opłat i polityka cenowa**

Mając na względzie zmiany czynników makroekonomicznych, a w szczególności wysoką inflację, Spółka planuje z dniem 9 marca 2023 r. zwaloryzowanie stawek za korzystanie z odcinków Nowy Tomyśl – Poznań, Poznań – Września i Września – Konin i wprowadzenie następującego taryfikatora: dla kat. I – 28 zł, kat. II – 43 zł, kat. III – 66 zł, kat. IV – 100 zł i kat. V – 280 zł. Ponadto, celem ujednolicenia klasyfikacji pojazdów z pozostałymi autostradami płatnymi, przewidujemy wprowadzenie dodatkowej kategorii obejmującej motocykle, dla której zostanie zastosowana preferencyjna stawka w wysokości 14 zł.

XI. **Ochrona i monitoring środowiska**

W 2022 r. Spółka prowadziła jak co roku badania wód zgodnie z obowiązującymi pozwoleniami wodnoprawnymi.

W 2022 r. Spółka zrealizowała działania naprawcze (dobudowa dodatkowych ekranów akustycznych) wynikające z programu ochrony środowiska przez hałasem, zatwierdzonego w roku 2018 uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego.

W 2022 r., zgodnie z wymogami dyrektyw europejskich oraz przepisów krajowych, Spółka opracowała strategiczną mapę hałasu, której celem było określenie stopnia narażenia na hałas drogowy terenów w otoczeniu autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin. Analizą objęto w sumie jedenaście odcinków autostrady A2 od Nowego Tomyśla do Konina o łącznej długości blisko 150 km

We wrześniu 2022 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 2022 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 i marketingu w 2022 r. związane były z realizacją przyjętych w 2021 roku 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 kierowców czy ochrony środowiska. Organizowano spotkania z dziennikarzami (indywidualne oraz online), kampanie OOH oraz digital.

Oprócz stałych działań edukacyjnych ukazujących pozytywne aspekty korzystania z autostrad, zrealizowano działania PR dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego. Kontynuowano komunikację na MOP dotyczącą zasad poruszania się po autostradzie oraz działań spółki w zakresie między innymi zapewnienia bezpieczeństwa kierowców podczas jazdy autostradą. Zrealizowano kampanie digital oraz outdoor zwracające uwagę na najczęstsze przyczyny wypadków na autostradach w Polsce oraz przypominające o przestrzeganiu zasad ruchu drogowego na tego typu drogach, m.in. o zachowaniu właściwego odstępu od pojazdu poprzedzającego, bezpiecznego wyprzedzania, odpoczynku i koncentracji w podróży, tworzenia korytarza życia itp.

Spółka angażowała się aktywnie w przedsięwzięcia społeczne o charakterze prewencyjnym i edukacyjnym, tj. wydarzenia organizowane przez KWP w Poznaniu czy Fundację Strażacy Wielkopolska, przyciągające kilkutysięczną widownię oraz mniejsze wydarzenia związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, organizowane np. przez ośrodki szkolenia kierowców.

W 2022 r. AWSA kontynuowała realizację programu CSR „Kurs jazdy na autostradzie”, promującego bezpieczną jazdę i prawidłowe wykonywanie manewrów oraz umożliwiającego odbycie praktycznych jazd pod okiem instruktora po autostradzie. Poszerzono zakres programu o kierowców posiadających już prawo jazdy (w 2021 roku program skierowany był przede wszystkim do kursantów OSK) oraz uczniów klas III, IV i V szkół średnich. Patronat nad Programem kontynuowała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Marszałkowie województw wielkopolskiego i lubuskiego oraz Prezydent Miasta Poznania. W 2022 roku do grona patronów dołączyła Komenda Wojewódzka Policji w Poznaniu.

W związku z wybuchem wojny w Ukrainie Spółka przeprowadziła akcję pomocy dla mieszkańców Ukrainy – uchodźców wojennych. Oprócz wsparcia fundacji i instytucji opiekujących się uchodźcami z Ukrainy na terenie Polski, wprowadzono zwolnienia z opłat dla pojazdów osobowych zarejestrowanych w Ukrainie oraz transportów humanitarnych z całego świata wiozących pomoc do Ukrainy. Równolegle przeprowadzono regularne kampanie informacyjne związane z ww. działaniami pomocowymi.

XIII. Osiągnięcia w dziedzinie badań i rozwoju

W 2022 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

Nie dotyczy.

Sebastian Joachimiak

Członek Zarządu

Sebastian Joachimiak
Członek Zarządu

Krzysztof Andrzejewski

Członek Zarządu

Krzysztof Andrzejewski
Członek Zarządu

Poznań, dnia 16 marca 2023 r.