

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

I. Ogólne informacje o Spółce oraz strategia gospodarcza

Autostrada Wielkopolska II S.A. (dalej: AWSAII, 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: 328015, REGON: 301079490, NIP: 782-246-78-45, <https://www.autostrada-a2.pl/>.

AWSAII powstała jako skutek negocjacji Autostrada Wielkopolska S.A. (dalej: AWSA) ze stroną publiczną, w wyniku których ustalono, że dla zabezpieczenia finansowania budowy autostrady A2 należy oddzielić źródła finansowania dla Odcinka I (Nowy Tomyśl – Konin) 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. Pierwszym akcjonariuszem AWSAII została AWSA. Ze względu na m.in. wymogi strony publicznej koncesja związana z inwestycją na Odcinku II została przeniesiona z AWSA na AWSAII. Przeniesienie praw nastąpiło na mocy uprawnień Ministra Infrastruktury wynikających z UBE. W ten sposób AWSAII wstąpiła w prawa i obowiązki AWSA wynikające z UBE. W imieniu Rządu RP stroną UBE jest Minister Infrastruktury, natomiast instytucją odpowiedzialną za jej realizację jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Po wybudowaniu Odcinka II, na podstawie odrębnej umowy został on przekazany do eksploatacji, dotychczasowemu operatorowi Odcinka I, spółce Autostrada Eksploatacja S.A. (dalej: AESA), jako podmiotowi mającemu odpowiednią wiedzę i doświadczenie w tym zakresie. Korzystanie przez AWSA i AWSAII z usług AESA umożliwia optymalizację działalności prowadzonej Spółki oraz zapewnia profesjonalny poziom otrzymanych usług. Wsparcie udzielane przez AESA umożliwia AWSA i AWSAII właściwe wywiązanie się z warunków umów koncesyjnych zawartych ze stroną rządową.

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 Polski i Europy arterii komunikacyjnej łączącej naszą sieć 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 AWSAII, 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 AWSAII, 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 AWSAII 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 ruchowe 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), model finansowy i prognozy ruchu.

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 AWSAII 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 2.113.400 szt. akcji, odpowiednio serii A, B i C, o wartości nominalnej 100,00 zł każda. Większość akcji Spółki należy do Meridiam Infrastructure A2 West S.à.r.l., tj. podmiotu inwestycyjnego kontrolowanego przez fundusze inwestycyjne Meridiam specjalizujące się w inwestycjach infrastrukturalnych oraz spółki KI One S.A. należącej do grupy inwestycyjnej Kulczyk Investments. W okresie od dnia 01.01.2021 r. do dnia sporządzenia niniejszego sprawozdania Zarządu z działalności nie nastąpiły żadne zmiany w akcjonariacie Spółki.

IV. Aktualna i przewidywana sytuacja finansowa Spółki

Struktura majątku Spółki przedstawia się następująco: około 81% stanowią aktywa trwale, a tylko 19% aktywa obrotowe, z których to aktywów obrotowych 79% to należności z tytułu dostaw oraz krótkoterminowa część aktywa finansowego. Aktywa trwale przedstawiają się następująco: 99,4% to długoterminowa część aktywa finansowego, tj. należność z tytułu realizacji przedsięwzięcia polegającego na wybudowaniu i eksploatacji autostrady płatnej na zlecenie Ministra Infrastruktury, 0,5% stanowi pożyczka udzielona Spółce Autostrada Eksploatacja S.A., natomiast 0,1% to środki trwałe i wartości niematerialne i prawne.

Suma bilansowa na dzień 31 grudnia 2021 r. wynosi 5.798,0 mln zł i jest o 190,6 mln zł niższa niż rok wcześniej. Struktura finansowania majątku nie uległa istotnym zmianom: Prawie 9% majątku finansowane jest kapitałem własnym, natomiast pozostała część kapitałem obcym, z którego 85,4% stanowią kredyty, pożyczki oraz inne instrumenty finansowe.

Kapitał własny Spółki na dzień bilansowy stanowi kwotę 518,7 mln zł i jest wyższy od tego wykazanego na dzień 31 grudnia 2020 o kwotę 28,9 mln zł.

W okresie objętym niniejszym sprawozdaniem nie miały miejsca żadne zmiany w umowach kredytowych. W 2021 r.

W bieżącym okresie sprawozdawczym Spółka uzyskała przychody z tytułu usług eksploatacyjnych oraz przychody z obiektów dodatkowych w łącznej wysokości 298,6 mln złotych, co pozwoliło na pokrycie 193,6 milionów kosztów operacyjnych oraz wypracowanie 105,0 mln zł zysku na sprzedaży.

Analizując pozostałą działalność Spółki należy zauważyć, iż ujemny wpływ na wynik Spółki ma przede wszystkim działalność finansowa, tj. koszty odsetek w łącznej kwocie 227,9 mln zł. Pozytywny wpływ na wynik finansowy Spółki ma rozpoznanie przez Spółkę przychodów z tytułu dyskonta dotyczącego aktywa finansowego na poziomie 251,0 mln zł.

Charakter działalności Spółki, struktura jej majątku oraz źródeł jego finansowania determinują również strumienie przepływów pieniężnych. W okresie sprawozdawczym Spółka wygenerowała 589,1 mln zł dodatnich przepływów pieniężnych z działalności operacyjnej, co w całości pozwoliło na obsługę spłaty długu oraz kosztów finansowania dłużnego oraz sfinansowanie wypłaty dywidendy w kwocie 75,0 mln zł, jak również zaliczki na poczet dywidendy za bieżący rok obrotowy. Finalnie stan środków pieniężnych na koniec 2021 r. zwiększył się w stosunku do początku roku o kwotę 20,9 mln zł.

Zarząd postanowił przedstawić Zgromadzeniu Akcjonariuszy propozycję podziału zysku w ten sposób, że kwota 102,1 mln zł zostanie przeznaczona na wypłatę dywidendy, natomiast kwota 0,1 mln zł zostanie niepodzielona.

Podsumowując, Spółka posiada bardzo stabilną sytuację finansową weryfikowaną okresowo przez współpracujące instytucje finansowe. Zarząd stwierdza, że nie istnieją żadne przesłanki, które mogłyby wpłynąć na zmianę obecnej kondycji finansowej lub na zagrożenie kontynuacji działalności Spółki w ciągu najbliższych 12 miesięcy. W związku z działalnością projektu opartą o Oplatę za Dostępność, nie przewiduje się istotnych odchyień w obszarze przychodów, poza wynikającymi jasno z zapisów umownych.

V. Instrumenty finansowe

Spółka posiada następujące rodzaje instrumentów finansowych: udzielone pożyczki, zaciągnięte kredyty i pożyczki. 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.

Spółka zabezpiecza ryzyko stopy procentowej przy zastosowaniu transakcji Interest Rate Swap (IRS), których rozliczenie następuje w okresach sześciomiesięcznych. W wyniku zawartej transakcji IRS Spółka płaci stałą stopę procentową w wysokości 7,221% do 30.06.2024 r., później 7,721% oraz otrzymuje stopę zmienną opartą o EURIBOR6M (EURIBOR6M + marża). Wartość godziwa przedmiotowego instrumentu na dzień 31 grudnia 2021 r. wyniosła -79,9 mln zł i została odniesiona na kapitał z aktualizacji wyceny Spółki.

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 rynkach finansowych, w tym na rynku walutowym oraz
- 4) ryzyko regulacyjne (niestabilne otoczenie prawne).

VII. Prace dotyczące odcinka Świecko – Nowy Tomyśl

A. Okres odpowiedzialności za wady

W 2019 r. główny wykonawca zakończył proces usuwania wad na ostatnim pododcinku (Trzciel – Nowy Tomyśl), który trwał od 2017 r. i dotyczył wypełnień szczelin dylatacji zgodnie z postanowieniami zawartego w dniu 23 listopada 2017 r. „Porozumienia w sprawie gwarancji usunięcia wad związanych z dylatacjami

B. Roboty remontowe

W celu zapewnienia dobrego stanu technicznego obiektów autostrady płatnej Spółka przeprowadziła szereg robót remontowych. Głównymi realizowanymi pracami był remont nawierzchni wężła autostradowego Rzepin oraz wężła autostradowego Torzym, renowacja podpór środkowych i umocnienia skarp przejść górnych dla zwierząt, przebudowa oczyszczalni na MOP Koryta, oczyszczenie 13 szt. zbiorników ekologicznych oraz modernizacja stacji meteorologicznych i systemu przyautostradowej łączności alarmowej (ERTN).

VIII. Eksploatacja i utrzymanie

A. Utrzymanie

Autostrada była utrzymywana w wysokim standardzie we wszystkich głównych dziedzinach, tj.: utrzymania zimowego, utrzymania bieżącego oraz działań interwencyjnych w sytuacjach awaryjnych.

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.

Wszystkie obiekty dodatkowe funkcjonowały bez zastrzeżeń. W celu utrzymania wysokiego poziomu świadczonych usług oraz spełnienia nowych oczekiwań użytkowników Spółka będzie kontynuować monitoring standardu utrzymania autostrady przez Operatora oraz obiektów usługowych przez poddzierżawców Miejsc Obsługi Podróżnych.

IX. Ruch i przychody

Średnie ważone długością odcinków międzywęzłowych natężenie ruchu w 2021 r. wyniosło 21.104 poj./dobę (13.013 samochodów osobowych i 8.091 pojazdów ciężarowych). W stosunku do potoków zarejestrowanych w 2020 r. odnotowaliśmy wzrost ruchu całkowitego o 19,0%, na który składa się 20,8% wzrost natężenia samochodów osobowych i 16,4% wzrost w grupie pojazdów ciężkich. W efekcie rejestrowany ruch całkowity powrócił do poziomów rejestrowanych przed pandemią, pojazdów ciężarowych je przekroczył, natomiast pojazdów lekkich utrzymywał się poniżej natężeń notowanych przed epidemią.

X. Ochrona i monitoring środowiska

W związku z wydanym przez Wojewodę Lubuskiego w dniu 07.02.2020 r. rozporządzeniem dotyczącym rozprzestrzeniania się afrykańskiego pomoru świń (ASF), Spółka została zobowiązana do zagrodzenia przed dzikami wszystkich przejść i przepustów dla zwierząt na terenie woj. lubuskiego od Świecka do Trzciana. Natomiast na wniosek Ministra Infrastruktury Spółka została zobowiązana do zmiany sposobu eksploatacji dużych przejść dla zwierząt na terenie województwa wielkopolskiego, na odcinku autostrady A2 od Trzciana do Nowego Tomysła. Dla umożliwienia przejścia pozostałym zwierzętom zamontowano drewniane przelazy. Sytuacja ta w dalszym ciągu utrzymuje się a Skarb Państwa zwraca koszty utrzymania.

Prowadzony w 2021 r. monitoring w zakresie migracji dzikich zwierząt prawnie chronionych (pomimo zagrożeń z powodu ASF) oraz monitoring środowiska przyrodniczego poza pasem drogowym autostrady w „Obszarach Natura 2000” nie wykazuje negatywnego wpływu eksploatacji autostrady na środowisko zarówno w pasie drogowym autostrady, jak i poza pasem w obszarach szczególnie wrażliwych, objętych ochroną w ramach Europejskiej Sieci Natura 2000. Tym samym Spółka spełnia wymogi prawa unijnego i polskiego.

W 2021 r. Spółka prowadziła również monitoring wód powierzchniowych i podziemnych wynikający z prawomocnych pozwoleń wodnoprawnych. Zasadniczo monitoring nie wykazywał negatywnego wpływu na środowisko naturalne.

W dniu 28.09.2021 r. GDDKiA Oddział Zielona Góra przeprowadziła kontrolę zgodnie z *Planem Kontroli na rok 2021 projektów autostradowych realizowanych w systemie koncesyjnym, w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego oraz w zakresie dzierżawy Miejsc Obsługi Podróżnych II i III, zlokalizowanych przy autostradach*. Powyższa kontrola została przeprowadzona zgodnie z art. 63d. ust. 1, ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym. Przedmiotem kontroli była wizualna ocena stanu urządzeń ochrony środowiska (a także kontrola wykonywania przez Koncesjonariusza przeglądu technicznego urządzeń ochrony środowiska i wywiązywania się z wynikających z niego wniosków i zaleceń).

W wyniku przeprowadzonej kontroli Zespół kontrolujący GDDKiA nie stwierdził występowania nieprawidłowości. 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.

XI. Działania w zakresie Public Relations i marketingu

W 2021 r. Spółka zrealizowała następujące działania w zakresie PR i Marketingu:

- 1) 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 zrealizowano regularne kampanie digital zwracające uwagę na najczęstsze przyczyny wypadków na

- autostradach w Polsce, przypominały m.in. o zachowaniu prawidłowej prędkości, właściwego odstępu od pojazdu poprzedzającego podczas jazdy, zasadach bezpiecznego wyprzedzania, odpoczynku i koncentracji w podróży itp.
- 2) Ograniczenia związane z COVID19 spowodowały, że większość działań PR oraz marketingowych została zrealizowana online, z wykorzystaniem nośników OOH lub w warunkach wysokiego reżimu sanitarnego.
 - 3) Wprowadzenie i realizacja platformy komunikacyjnej pn. „Każdy kilometr ma znaczenie”.
 - 4) Motywem otwierającym kampanię „każdy kilometr ma znaczenie” była inauguracja programu CSR „Kurs jazdy na autostradzie”, podnoszącego kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego i prawidłowych zachowań kierowców. Program ma na celu zwiększenie umiejętności i poprawę techniki jazdy kierowców w zakresie poruszania się po autostradach i drogach szybkiego ruchu. Umożliwia 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.
 - 5) Realizacja bieżących zadań związanych z obsługą mediów lokalnych i ogólnopolskich, a także z realizacją działań podnoszących wiedzę kierowców na temat autostrad, infrastruktury drogowej oraz bezpiecznego korzystania z tras szybkiego ruchu.
 - 6) Kontynuacja akcji informacyjnej związanej z zamknięciem przejść dla zwierząt zgodnie z rozporządzeniem Wojewody Lubuskiego w przedmiocie afrykańskiego pomoru świń (ASF). Informacja o zamkniętych przejściach znajduje się na MOP, cyklicznie jest przypominana kierowcom za pośrednictwem mediów społecznościowych Spółki.
 - 7) W ramach kontynuacji akcji "Dbajmy o siebie nawzajem" realizowano zadania zwiększające świadomość kierowców lub zwiększające ich bezpieczeństwo w zakresie walki z pandemią. Wspierano także służbę zdrowia. Przeprowadzono kampanie informacyjne w zakresie przestrzegania reżimu sanitarnego oraz akcje informacyjne dotyczące stosowania przez AWSA oraz Operatora zaleceń GIS.
 - 8) Zainstalowano dodatkowe nośniki typu billboard na MOP, zwiększając tym samym powierzchnię wykorzystywaną do komunikacji z kierowcami w zakresie zachowania zasad BRD.

XII. 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.

XIII. Udziały / akcje własne

Nie dotyczy.

XIV. Posiadane przez Spółkę oddziały (zakłady)

Nie dotyczy.

XV. 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 na fakt, iż z uwagi na strukturę przychodów Spółki (tj. w przeważającej części regulowanie przez Ministra Infrastruktury stosownych opłat za dostępność) nałożenie sankcji na Rosję, ograniczenie importu z Ukrainy, czy też odpływ ukraińskich kierowców z rynku transportu ciężarowego nie będą miały zbyt dużego wpływu na przychody. Zarząd będzie monitorować potencjalny wpływ konfliktu na działalność Spółki i podejmie wszelkie możliwe kroki, aby złagodzić wszelkie negatywne skutki.

Sebastian Joachimiak

Członek Zarządu

Sebastian Joachimiak
Członek Zarządu

Krzysztof Andrzejewski

Członek Zarządu

Krzysztof Andrzejewski
Członek Zarządu

Poznań, dnia 18 marca 2022 r.