



# **Autostrada Eksploatacja 2020**

**Podróźni – Pracownicy – Przyroda**

Poznań, 2021 rok

 **Autostrada Eksploatacja S.A.**

# Spis treści

<b>Spis treści</b> .....	<b>2</b>
<b>O firmie</b> .....	<b>4</b>
Charakter działalności .....	4
Akcjonariusze .....	4
Struktura organizacyjna .....	5
Łańcuch dostaw .....	5
Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności .....	6
<b>Miejsce pracy</b> .....	<b>7</b>
Struktura zatrudnienia .....	7
Wynagrodzenia i pakiet socjalny .....	8
Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi .....	9
Bezpieczeństwo w pracy .....	10
Dialog z pracownikami .....	10
<b>Bezpieczna podróż</b> .....	<b>11</b>
Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu .....	11
Trudne warunki atmosferyczne .....	12
Wypadki .....	12
Sytuacje krytyczne .....	12
Satysfakcja podróżnych .....	12
Reklamacje .....	13
<b>Otoczenie przyrodnicze</b> .....	<b>14</b>
Zarządzanie odpadami .....	14
Wpływ na bioróżnorodność .....	14
Zużycie paliw i energii .....	15
Woda i ścieki .....	15
Hałas i jakość powietrza .....	16
<b>Tabele uzupełniające</b> .....	<b>17</b>

Szanowni Państwo,

Kolejny już raz przekazujemy na Państwa ręce raport podsumowujący działalność Autostrady Eksploatacji w ujęciu społecznym i środowiskowym. Podsumowujemy w nim najważniejsze wydarzenia, ale też wyniki w ujęciu finansowym i niefinansowym. Przedstawiamy to co ważne z punktu widzenia bezpieczeństwa podróżnych, pracowników i otoczenia oraz wszystko to co pozwala uczynić codzienną działalność jeszcze bezpieczniejszą.

Dzień w dzień, noc w noc, dbamy o to by przejazd koncesjonowanym odcinkiem autostrady był bezpieczny, komfortowy i szybki. Staramy się nie tylko o to by podróżni dotarli do celu, ale również by transport, czyli przejazd około 20 tysięcy pojazdów na dobę, mógł harmonijnie współgrać i współegzystować z lokalną biosferą oraz nie był uciążliwy dla życia lokalnej społeczności. Rok 2020 był jednak pod tym względem szczególny. Szczególny dla wszystkich przedsiębiorców, ale przede wszystkim dla wszystkich ludzi: pracowników, podróżnych, osób z naszego dalszego lub bliższego otoczenia. Pandemia COVID-19 sprawiła, że w połowie marca 2020 roku, polska gospodarka zamarła. Wraz z nią zamarł też praktycznie na krótką chwilę ruch na autostradzie. My wszyscy skupiliśmy się na zorganizowaniu pracy tak, by ograniczać ryzyko transmisji wirusa SARS-CoV-2, zapewniając jednak stabilne funkcjonowanie wszystkich procesów biznesowych. Jednocześnie, czując się członkami społeczności, w której funkcjonujemy, włączyliśmy się w działania, których celem było wsparcie przeciwdziałania skutkom pandemii. Zwłaszcza pierwszy jej okres, kiedy wirus SARS-CoV-2 zaskoczył cały świat, był okresem ogólnospołecznej solidarności. Solidarności, która łączyła ludzi i firmy, angażujące się w zapewnienie medykamentów podstawowych środków ochrony.

Tak jak kluczem do naszego biznesu sukcesu, tj. zapewnienia szerokokorozumianego bezpieczeństwa, jest konsekwencja. Tak też, w chwili w której oddajemy ten raport, staje się ona kluczem do pokonania COVID-19. Dla nas to konsekwencja w przestrzeganiu procedur i procesów, konsekwencja w analizowaniu odstępstw od nich, konsekwencja w poszukiwaniu ulepszeń, które pomogłyby uczynić je jeszcze lepszymi - żmudne, ale przynoszące wymierne wyniki działanie. Analogicznie żmudne, długotrwałe, ale konsekwentne działania związane z dezynfekcją, maseczkami, dezynfekcją i wreszcie długo oczekiwany szczepieniami, pozwalają na stopniowy powrót do normalności. Jesteśmy w tym miejscu niezmiernie wdzięczni naszym pracownikom, którzy przez cały ten czas bardzo poważnie podchodzili do obostrzeń, dzięki czemu udało nam się uniknąć zakażeń na większą skalę. Jesteśmy wdzięczni im za bardzo poważne podejście do kwestii szczepień.

Zapraszamy do lektury.

Z poważaniem,

Krzysztof Bernatowicz  
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz  
Wiceprezes Zarządu

## O firmie

### Charakter działalności

Zakresy i charakter działalności Autostrady Eksploatacji nie zmieniają się od lat. Spółka niezmiennie odpowiada za eksploatację i utrzymanie 254 kilometrowego, odcinka autostrady A2 Świecko – Konin, tj. za:

- pobór opłat (obsługa punktów poboru opłat i związane z tym pobieranie należności za przejazd),
- prace utrzymaniowe (regularne patrolowanie autostrady, jej odśnieżanie, interwencje w przypadku zagrożeń i zabezpieczanie zdarzeń drogowych, itp.).

Dbą również o utrzymanie terenów zielonych i infrastruktury autostradowej. Prowadzi też w uzgodnionym z koncesjonariuszem zakresie, monitoring przyrodniczy.

#### Rok 2020 w liczbach -działania operatorskie Autostrady Eksploatacji:

• Dystans przemierzony przez patrole i służby utrzymaniowe:	2 992 924 km
• Liczba interwencji:	8 741
• Liczba akcji utrzymania zimowego:	220
• Wymiana lub naprawa barier:	8 221 mb
• Przedmioty usunięte z pasów ruchu:	2 822 szt.
• Zabezpieczenia awarii pojazdów:	6 164
• Liczba pojazdów biorących udział w kolizjach:	1 018
• Liczba zgłoszeń na telefon alarmowy:	2 193 (29 h 25m)
• Rozesłanych komunikatów SMS:	1400

W 2020 roku, mimo trwającej pandemii, udało się wspólnie z Koncesjonariuszem (Autostradą Wielkopolską SA i Autostradą Wielkopolską II SA) zrealizować szereg ważnych działań. Do najważniejszych działań ze strony Koncesjonariuszy należały:

- rozbudowa Autostradowej Obwodnicy Poznania,
- uruchomienie systemu Znaków Zmiennej Treści na odcinku PPO Gołuski –PPO Nagradowice,
- test oznakowania grubowarstwowego (przy węźle Modła),
- wprowadzenie nowych systemów zabezpieczających drogę na węzłach: Komorniki, Luboń i Krzesiny.

Wspólnie z Koncesjonariuszem, Autostrada Eksploatacja odnowiła oznakowanie poziome na odcinku Świecko –Września. Spółki zaangażowały się również w przygotowanie cykl informacji medialnych związanych z bezpieczeństwem, a dokładnie z dotyczących najczęstszych przyczyn wypadków drogowych, porad jak zaplanować podróż autostradą, czy wreszcie wskazówek jak jeździć zimą.

Autostrada Eksploatacja zakupiła w 2020 roku 5 kolejnych tablic ze znakiem ostrzegawczym U27 zintegrowanych z poduszką zderzeniową, które mają dodatkowo zabezpieczać pracowników podczas prac eksploatacyjnych oraz 4 samochody z napędem 4x4 do prac na terenach zielonych (umożliwiają np. poruszanie się po pasie zieleni wzdłuż ogrodzenia autostrady).

### Akcjonariusze

Struktura własnościowa spółki nie zmienia się od lat i na koniec 2020 roku kształtowała się ona następująco:

- Egis Road Operation (42,94%),
- KI One SA (42,75%),

- A-WAY Infrastrukturprojektentwicklungs-und-betriebs GmbH (9,54%),
- Radwan Investments GmbH (4,74%)
- Autostrada Wielkopolska SA (1 akcja).

## Struktura organizacyjna

Najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi są pionowy:

- poboru opłat,
- eksploatacji, który m.in. zarządza Obwodami Utrzymania Autostrady oraz analizami wpływu funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne,
- techniczny, zapewniający sprawne funkcjonowanie Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego (elektryka, elektronika, telekomunikacja),
- finansowy
- personalny, którego pracownicy nie tylko odpowiadają za rekrutację pracowników, płace ale też właściwy dobór szkoleń stanowiskowych
- IT
- jakości i kontroli wewnętrznej.

Od wielu lat wiele kluczowych stanowisk menedżerskich piastowanych jest przez te same osoby, co nie tylko pozwala na akumulację kompetencji, ale też czyni codzienną pracę przewidywalną i stabilną.

## Polityka Jakości

Od 2018 roku w spółce obowiązuje Polityka Jakości, której fundamentem jest wdrożony System Zarządzania Jakością oparty o normę ISO9001:2015 oraz oczekiwania koncesjonariuszy, użytkowników autostrady, a także związane z nimi zobowiązania kontraktowe.

Zgodnie z logiką systemu zarządzania jakością opartego o ISO9001:2015 dążymy nie tylko do zapewnienia jak najwyższego poziomu obsługi wszystkim korzystającym z zarządzanego przez nas odcinka autostrady, w tym do zapewnienia wysokiego standardu bezpieczeństwa podróżnych, pracowników i pracowników podwykonawców, ale też do ciągłego doskonalenia obowiązujących procesów zarządczych. Dążymy do zapewnienia pełnego zrozumienia podejścia do zarządzania jakością wśród pracowników, a także budowania i utrwalania świadomości roli, jaką odgrywa ona w zapewnieniu bezpieczeństwa w codziennej działalności operacyjnej.

Chcąc wesprzeć realizację zobowiązań, określiliśmy cele oraz plany ich realizacji. Zobowiązujemy się monitorować przyjęty plan i aktualizować cele tak, by zapewnić ich spójność z naszą Polityką Jakości i przyjętą strategią operacyjną.

## Łańcuch dostaw

W spółce funkcjonuje Platforma Zakupowa Open Nexus, która stanowi zbiór nowoczesnych narzędzi elektronicznych wspierających realizację procesów handlowych. Czyni ona procesy zakupowe transparentnymi i efektywnymi.

Na łańcuch dostaw Autostrady Eksploatacji składają się przede wszystkim dostawcy:

- mediów i paliw (m.in. energia elektryczna, gaz ziemny, olej napędowy i benzyna),
- soli drogowej,
- usług specjalistycznych.

## Obecność w społeczności lokalnej

Rok 2020, jako rok który upłynął pod znakiem pandemii COVID-19, był rokiem wyjątkowym tak dla gospodarki i przedsiębiorców, jak i dla społeczności i społeczeństwa. Był on jednak też rokiem ogromnej solidarności, kiedy zwłaszcza na początku pandemii firmy, stowarzyszenia lub po prostu prywatne osoby włączały się bezinteresownie w pomoc medykom, szyjąc maseczki, czy dostarczając lekarzom posiłki. Był to czas bezprecedensowego zaangażowania biznesu, który wspierał zakupy środków ochrony osobistej, płynów do dezynfekcji, czy wysokospecjalistycznego sprzętu potrzebnego w diagnostyce i bezpośrednio w ratowaniu życia.

Swój wkład w pomoc na poziomie lokalnym wniosła również Autostrada Eksploatacja. 6.Spółka przekazała Szpitalowi Wojewódzkiemu w Poznaniu nowoczesny ultrasonograf o wartości około 100 000 zł, przeznaczony dla pacjentek z COVID- 19. Z kolei do szpitali w Nowym Tomysłu i Słupcy trafiły materiały ochrony osobistej: jednorazowe maseczki chirurgiczne i rękawiczki ochronne.

Wspólnie z Autostradą Wielkopolską, Autostrada Eksploatacja, przeprowadziła na autostradzie kampanię informacyjną Dbajmy o siebie nawzajem, której celem było zwiększenie poczucia bezpieczeństwa podróżnych poprzez komunikowanie wprowadzonego przez Autostradę Eksploatację reżimu sanitarnego wśród pracowników (dezynfekcja rąk, rękawiczki, dezynfekcja terminali płatniczych przez naszych pracowników), jak również zachęcenie do analogicznych zachowań kierowców podróżujących A2 (podawaj kartę płatniczą przez chusteczkę, dezynfekuj ręce po jej otrzymaniu itp.). W ramach akcji „Dbajmy o siebie nawzajem” pracownicy Autostrady Eksploatacji rozdali kierowcom podróżującym A2 30 000 pojemników z płynem do dezynfekcji rąk.

Niezależnie od akcji adresowanych do społeczności lokalnych oraz społeczności kierowców, podróżujących A2, Autostrada Eksploatacja zdecydowała się wesprzeć dzieci pracowników. Dzieci, które związku ze zdiagnozowaniem w Polsce kolejnych zakażeń wirusem SARS-Cov-2, w połowie marca w ciągu kilku dni z nauki stacjonarnej, musiały zacząć uczyć się zdalnie. Niestety w niektórych domach brakowało komputerów lub była ich niewystarczająca liczba. Aż 208 laptopów trafiło ze Spółki do domów pracowników by zapewnić ich dzieciom ciągłość nauki.

## Raportowanie i kluczowe obszary odpowiedzialności

Obszary uznane za istotne, został określone w oparciu o rezultaty warsztatu przeprowadzonego kilka lat temu podczas warsztatu z udziałem kluczowych menedżerów. Jednocześnie jednak w działalności spółki nie nastąpiły w tym czasie żadne zmiany, które skutkowałyby zmianą kluczowych aspektów społecznej odpowiedzialności.

Aspekt społeczny lub środowiskowy	Ważność
<b>relacje z pracownikami</b> - bezpieczeństwo (BHP), warunki zatrudnienia, proces dialogu z zespołem	wysoka
<b>bezpieczeństwo użytkowników autostrady</b> - stopień ich zadowolenia z bezpieczeństwa i komfortu poruszania się po drodze	wysoka
<b>potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne</b> - ze szczególnym uwzględnieniem kwestii związanych z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a także wpływu na otoczenie zużycia paliw i energii	wysoka

Raport został przygotowany z wykorzystaniem podejścia i wskaźników GRI Standards, ale chcąc zachować zwięzłość dokumentu odstąpiono od części wymogów formalnych, a tym samym opcji raportowania „zgodnie z” („in accordance”).

Raport nie był poddawany dodatkowej weryfikacji przez niezależny podmiot zewnętrzny. Został opracowany przez firmę zewnętrzną, która czuwała nad wiarygodnością prezentowanych w nim informacji. Jednocześnie Autostrada Eksploatacja nie podlega obowiązkowi publikowania oświadczeń nt. informacji niefinansowych, a publikowanie przez nią raportu ma charakter całkowicie dobrowolny.

## Miejsce pracy

### Struktura zatrudnienia

Mimo recesji gospodarczej, będącej pokłosiem pandemii COVID-19, Autostrada Eksploatacja nie tylko nie zdecydowała się na zwolnienia, ale zatrudnienie w Spółce nawet nieznacznie wzrosło. Na koniec 2020 roku w Autostradzie Eksploatacji pracowały 584 osoby, w porównaniu do końca 2019 roku, kiedy spółka zatrudniała 571 osoby. Miało to jednak właśnie pośredni związek z rozprzestrzeniającym się wirusem SARS-CoV-2: mając świadomość konieczności zapewnienia ciągłości funkcjonowania autostrady, przy jednoczesnym ryzyku wystąpienia nagłych nieobecności wśród pracowników (zakażenie SARS-CoV-2, kwarantanna domowa, itp.), zarządzający zdecydowali o zatrudnieniu niewielkiej liczby dodatkowych pracowników, tworząc w ten sposób swoisty bufor bezpieczeństwa. Osoby te pozostały w firmie, mimo ustępowania pandemii. Ponieważ realnie nie nastąpiły znaczące zmiany w liczbie zatrudnionych, a rotacja pracowników była również niewielka, struktura zatrudnienia była w również stabilna. W efekcie udział zatrudnionych kobiet nie zmienił się i wyniósł 52%. Co godne odnotowania wzrósł z 41% do ponad 45% odsetek stanowisk kierowniczych zajmowanych przez kobiety.

Firma oferuje jasne warunki zatrudnienia. Jej pracownicy zatrudniani są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktyką jest jednak przyjmowanie ich najpierw na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która w dalszej kolejności przechodzi właśnie w umowę na czas nieokreślony. Mając na uwadze fakt, że o pracowników poboru opłat konkurują np. sieci handlowe, których atutem jest brak dyżurów nocnych i ograniczenia pracy w niedziele, spółka zdecydowała się jeszcze w 2019 roku zaproponować pracownikom specjalny dodatek za pracę w dzień wolny. Nie jest on wymogiem prawa, ale dobrowolnym zobowiązaniem pracodawcy wobec pracowników.

Oczywiście największy wpływ na organizację pracy w ostatnim roku miała pandemia. Pierwszy lockdown na wiosnę 2020 roku, spowodował duży spadek ruchu na autostradzie. W efekcie standardowa obsada niektórych stanowisk (np. kasjerzy w Punktach Poboru Opłat), okazała się być nadmiarowa. Aby nie narażać pracowników na niepotrzebne ryzyko zakażenia, w przypadku części stanowisk, pracownikom zaproponowano płatne dyżury domowe. Dla innych okres ten wiązał się pełnopłatny przestoje. Początek pandemii oznaczał również przeorganizowanie organizacji pracy, tak by ograniczyć kontakt pracowników kończących i rozpoczynających zmianę (dyżur).

We współpracy ze Stacją Sanitarno – Epidemiologiczną w Słupcy oraz Wielkopolskim Centrum Medycznym Szpitala Św. Wojciecha w Poznaniu opracowano broszurę informacyjną dla pracowników „Podstawy bezpieczeństwa w związku ze zwiększonym ryzykiem zakażenia wirusem SARS-COV-2 wywołującym chorobę COVID -10”. Broszura stanowiła dodatek do szkolenia, które przeszli wszyscy pracownicy (film udostępniony online). We współpracy z tym samym szpitalem wprowadzono procedury, mające na celu ograniczenie zagrożeń. Pod koniec listopada 2020 roku Wielkopolskie Centrum Medyczne Szpital im Św. Wojciecha w Poznaniu przeprowadziło audyt poprawności ich wdrożenia. Audytorzy badali zgodność

podjętych przez AESA działań z wymogami procedur epidemicznych. Zaowocował on przyznaniem firmie certyfikatu „Bezpieczna Firma”. Wszyscy pracownicy przeszli też na początku pandemii szkolenie „Anty COVID”, które tłumaczyło czym jest COVID-19, jakie są objawy choroby, jak można ograniczać ryzyko transmisji wirusa, jak efektywnie używać środków ochrony osobistej, jak postępować i jak funkcjonować w rodzinie w przypadku zdiagnozowania zakażenia, itp.

Nowa sytuacja, w tym kluczowe dystansowanie się, przyniosło też zmiany w komunikacji wewnętrznej – wszystkim pracownikom, również tym których praca nie wiąże się z korzystaniem z komunikacji elektronicznej, założono służbowe konta poczty e-mail. W odróżnieniu od lat wcześniejszych, tą drogą przekazywano w 2020 roku dokumenty takie jak np. deklaracje PIT-11, czy paski płacowe. Tą samą drogą przekazywano też wszystkie inne ważne informacje i komunikaty, w tym te dotyczące sytuacji epidemicznej w Spółce.

Z punktu widzenia ograniczenia transmisji wirusa SARS-CoV-2 wśród pracowników i ich najbliższych ogromne praktyczne znaczenie miała decyzja o finansowaniu przez Spółkę komercyjnych testów na obecność patogenu u pracowników, którzy mieli lub mogli mieć uprawdopodobniony kontakt z zakażonym współpracownikiem. Dodatkowo, aby ułatwić pracownikom przetrwanie tego niełatwego okresu, wszystkim zapewniono możliwość wsparcia psychoterapeutycznego.

Ze względu na obostrzenia sanitarne w roku 2020 odbyło się znacznie mniej szkoleń. Większość została odwołana, a odbywały się jedynie te, które można było zrealizować online oraz szkolenia obligatoryjne. W tym ostatnim przypadku, chodzi o szkolenia, których niezrealizowanie wiązało się z ryzykiem utraty ważności uprawnień (np. kierowanie ruchem), a których okres ważności nie został przedłużony na czas pandemii.

## Wynagrodzenia i pakiet socjalny

Corocznie do społeczności lokalnych trafiają w postaci wynagrodzeń miliony złotych, a związane z ich wypłatą podatki (PIT) w istotnej części zasilają budżety gmin, w których pracownicy AESA zamieszkują. Od lat przeciętny poziom wynagrodzeń w spółce jest wyższy od średniej regionie. W ostatnim roku, a dokładnie grudniu 2020 roku przeciętne wynagrodzenie w AESA wynosiło 5 938 zł, podczas gdy w województwie wielkopolskim i lubuskim było to odpowiednio 5 243 zł i 5 206 zł, czyli było odpowiednio o 17% i 18% wyższe. Jednocześnie wynagrodzenie to kształtowało się na poziomie przeciętnego w kraju.

Obok standardowego wynagrodzenia i nagród, pracownicy otrzymują dodatki, których wysokość ustalana jest w sposób bardziej korzystny niż wynikałoby to bezpośrednio z Kodeksu Pracy. Przykładowo, za pracę w godzinach nocnych pracownicy otrzymują 20% stawki osobistej, a nie stawki minimalnej, jak określają to przepisy. Analogicznie, 20% wynagrodzenia za dyżury domowe również liczone jest od stawki osobistej, podczas gdy Kodeks Pracy nie przewiduje żadnego wynagrodzenia za dyżury domowe. Oczywiście, w przypadku wezwania dyżurującego pracownika do pracy (np. awaria systemu lub urządzenia Stałego Wyposażenia Eksploatacyjnego, czy intensywne opady śniegu), otrzymuje on stawkę jak za nadgodziny. Pracownicy otrzymują także ryczałt, mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy. Premiowani są też pracownicy wykazujący się zerową absencją. Osoby, które w danym miesiącu nie opuściły ani jednego dnia pracy otrzymują specjalny dodatek. Premiowani są również pracownicy mającym zmianę w niedzielę.



**Benefity pozapłacowe:**

- od wielu lat wszyscy pracownicy Autostrady Eksploatacji są objęci opieką medyczną,
- umowa z firmą świadczącą usługi medyczne umożliwiła pracownikom opcjonalne wykupienie pakietów medycznych dla rodzin,
- na początku 2009 roku uruchomiony został Pracowniczy Program Emerytalny (PPE) obejmujący wszystkich chętnych pracowników,
- pracownicy mogą korzystać z karty sportowej MultiSport,
- samotni rodzice otrzymują dofinansowanie do opłat za żłobki i przedszkola,
- osoby, które znalazły się w trudnej sytuacji życiowej, mogą liczyć na finansową pomoc pracodawcy,
- firma dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci pracowników oraz samych zatrudnionych w spółce,
- od września 2020 roku Autostrada Eksploatacja opłaca ubezpieczenie NNW dla dzieci pracowników od 0 do 18 roku życia, a także starszych, w przypadku dzieci uczących się i studentów do 26 roku życia.

Niestety ze względu na sytuację epidemiczną zauważalnie mniej dzieci pracowników wyjechało w 2020 roku na kolonie i obozy, a tym samym część środków z Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych (ZFŚS) nie została spożytkowana w okresie wakacyjnym. Pula ta została jednak wykorzystana na zwiększenie aż o 100% wartości świadczeń przyznawanych dzieciom na Święta Bożego Narodzenia. Podobnie pandemia pokrzyżowała plany związane z tradycyjnymi, corocznymi spotkaniami wigilijnymi pracowników, a zaoszczędzone w ten sposób środki zostały przeznaczone na zwiększenie wartości świadczeń z okazji Świąt Bożego Narodzenia.

**Akademia Szkolnych Talentów dla dzieci pracowników**

Akademia Szkolnych Talentów to bezpłatny program wsparcia dla dzieci pracowników z Grupy CIECH, Autostrady Wielkopolskiej oraz Autostrady Eksploatacji. Uczestnicy programu otrzymują wsparcie w rozwijaniu swoich talentów i umiejętności od absolwentów najlepszych uniwersytetów świata, którzy przygotowują ich do studiowania na najbardziej prestiżowych polskich i zagranicznych uczelniach. Uczestnicy programu otrzymują profesjonalną pomoc w rozwinięciu swoich talentów i umiejętności oraz wsparcie ekspertów w wyborze najlepszej ścieżki edukacyjnej. Akademia Szkolnych Talentów wystartowała w 2018 roku jako pilotażowy projekt dla dzieci pracowników Grupy CIECH. Jej pomysłodawcą jest Sebastian Kulczyk, a Partnerem Fundacja Ivy Poland, która na co dzień promuje i wspiera edukację Polaków na najlepszych uniwersytetach świata.

## Etyka i przeciwdziałanie mobbingowi

Obowiązujący w AESA Kodeks Etyki pełni również rolę polityki antydyskryminacyjnej, antykorupcyjnej i przeciwdziałającej ewentualnym zachowaniom antyrynkowym. Zawiera procedury zgłaszania przypadków naruszeń i nieprawidłowości.

W Autostradzie Eksploatacji obowiązuje również polityka antymobbingowa. Ma ona na celu zabezpieczenie pracowników przed wszelkimi przejawami przemocy psychicznej, jaką właśnie jest mobbing. O tym czy do mobbingu faktycznie doszło, czy nie, decyduje komisja antymobbingowa, w której skład wchodzi, poza dwoma przedstawicielami pracodawcy, trzech przedstawicieli pracowników.

W 2020 roku nie zarejestrowano żadnego zgłoszenia dotyczącego potencjalnego mobbingu lub innych zachowań nieetycznych.

## Bezpieczeństwo w pracy

Praca na autostradzie ze względu na swój charakter obarczona jest dużym ryzykiem: znaczna część wykonywanych prac odbywa się w bezpośredni sąsiedztwie poruszających się pojazdów, których kierowcy dodatkowo nie zawsze stosują się do ograniczeń wprowadzonych w związku z prowadzonymi pracami. Do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, obok rozwiązań technicznych, przyczynia się zrozumienie przez pracowników zagrożeń, przestrzeganie procedur i walka z rutyną. Z drugiej strony na poprawę sytuacji wpływa wyższa świadomość ze strony kierujących. Dlatego od lat Autostrada Eksploatacja uwrażliwia i uświadamia zarówno pracowników, jak też, poprzez kampanie społeczne takie jak „Autorefleksja za kółkiem”, stara się wpływać na zachowanie kierowców.

Jednocześnie w kolejnych latach inwestowano w konkretne rozwiązania techniczne, pomagające chronić życie i zdrowie pracowników. W 2020 roku zakupiono kolejnych 5 tablic ze znakiem ostrzegającym kierujących o zbliżaniu się do niebezpiecznego miejsca (U27) zintegrowanych z poduszką zderzeniową. Dzięki takim energochłonnym osłonom już kilka razy udało się ograniczyć skutki zdarzeń drogowych i ocalić osoby pracujące za nimi.

W 2020 roku doszło do 13 zdarzeń z udziałem służb wykonujących prace na A2. W kilku z nich poszkodowani zostali ludzie. Pod koniec marca 2020 TIR uderzył w pojazd Autostrady Eksploatacji zabezpieczający prace prowadzone na lewym pasie. W wyniku zdarzenia 1 osoba została ranna. Prawdopodobną przyczyną był nieprawidłowo przeprowadzony manewr omijania. Z kolei w połowie maja 2020 roku kierujący samochodem osobowym po zjechaniu z drogi uderzył w ciągnik służb utrzymaniowych, koszący trawę. W wyniku zdarzenia również została ranna 1 osoba. Prawdopodobną przyczyną była prędkość niedostosowana do warunków jazdy. Na początku czerwca kierujący samochodem ciężarowym uderzył w pojazd Autostrady Eksploatacji zabezpieczający prace na prawym pasie. Tu również ranna została 1 osoba. Prawdopodobną przyczyną było niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami. Z kolei pod koniec sierpnia 2020 roku radiowóz zabezpieczający przejazd konwoju bankowego uderzył w poduszkę zderzeniową W wyniku zdarzenia 2 osoby zostały ranne.

Standardowo, jeżeli już zdarzenie drogowe ma miejsce, dla pracowników którzy brali w nim udział, organizowane są spotkania z psychologami. Obok indywidualnej pomocy psychologicznej dla uczestników wypadków organizowane są spotkania grupowe z psychologiem dla pracowników danego Obwodu Utrzymania Autostrady (OUA). Niestety pandemia ograniczyła praktyczne możliwości organizowania tego typu spotkań w 2020 roku.

W wynikach badań satysfakcji, zespół od lat pozytywnie postrzega całościowe działanie firmy w obszarze BHP.

## Dialog z pracownikami

Tradycyjnie, co roku na zamknięcie sezonu zimowego, a następnie letniego, mają miejsce spotkania kierownictwa firmy z pracownikami poszczególnych obwodów i placów poboru opłat. Są one szansą na wymianę opinii, bezpośrednie zgłaszanie problemów i oczekiwań oraz rozstrzyganie wątpliwości dotyczących miejsca i warunków pracy. Ze względu na pandemię zostały one w 2020 roku zawieszono i zostaną wznowione z chwilą ustabilizowania się sytuacji epidemicznej.

Jeżeli chodzi o badanie satysfakcji pracowników, jest ono realizowane w cyklu 2 letnim w formie tradycyjnych ankiet papierowych. Ostatnie odbyło się w 2018 roku, kolejne planowane było w drugiej połowie roku 2020. Ze względu na pandemię zdecydowano się przesunąć je na rok 2021.

### **20-lecie w cieniu pandemii**

20-lecie istnienia Autostrady Eksploatacji miało być dodatkową okazją do wspólnego spotkania się. Niestety pandemia uniemożliwiła huczne świętowanie tego jubileuszu. W związku z niemożnością spotkania się załogą, w biuletynie Via AESA przygotowana została jubileuszowa wkładka z historią firmy i wspomnieniami ludzi, którzy pracowali w Spółce od pierwszych jej dni i budowali Autostradę Eksploatacją od początku.

## **Bezpieczna podróż**

### **Elastyczność i rozwój**

Nawet jeśli pandemia COVID-19 na krótką chwilę spowodowała spadek ruchu, to było to spadek chwilowy. Liczba samochodów osobowych czy wolumen transportowanych towarów rosną wraz z rozwojem gospodarki. W efekcie ruch, zwłaszcza w newralgicznych punktach, rośnie. Takim kluczowym fragmentem dla koncesyjnego odcinka autostrady A2 była z pewnością obwodnica Poznania, której poszerzenie o dodatkowy pas, było niezwykle ważne dla tysięcy kierowców nie tylko aglomeracji poznańskiej, ale też osób podróżujących w ruchu tranzytowym.

### **COVID-19 a podróźni**

Poza rozwiązaniami wynikającymi z zaostrzonych w związku z pandemią wymogów epidemicznych, Autostrada Eksploatacja też własne, dodatkowe rozwiązania, pozwalające na dodatkowe ograniczenie ryzyka transmisji wirusa SARS-CoV-2. Chodzi tu o zamontowanie na autostradzie zewnętrznych terminali bankowych, które nie wymagają obsługi kasjerskiej, a tym samym eliminują kontakt pomiędzy kasjerem a kierowcą. Chcąc zapewnić kierowcom większe bezpieczeństwo, w ramach działań prospołecznych, pracownicy Autostrady Eksploatacji przekazywali im niewielkie pojemniki z płynem do dezynfekcji rąk. Łącznie rozdali ich 30 000!

## **Codzienny ład i porządek na trasie przejazdu**

Pracownicy działu eksploatacji regularnie, w dzień i w nocy, patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości i potencjalne zagrożenia. Patrole autostradowe są w każdym miejscu autostrady co 2 godziny w ciągu dnia i co 4 godziny w nocy. Te same służby czuwają także nad stanem technicznym infrastruktury i szeroko pojętym porządkiem na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalistę do spraw bezpieczeństwa.

Jednocześnie służby autostradowe liczą na czujność podróżnych i są wdzięczni tym, którzy będąc bezpośrednimi świadkami zagrożeń, informują o nich. Pracownicy Centrum Zarządzania Autostradą bezzwłocznie reagują na tego typu sygnały. Centrum Zarządzania Autostradą współpracuje i również z Centrum Powiadomienia Ratunkowego (CPR), obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112. Dlatego też informacja o zagrożeniu zgłoszona nie do Centrum Zarządzania Autostradą, a od ogólnopolski numer alarmowy trafi również do pracowników eksploatacji i umożliwi podjęcie odpowiednich działań.

Pracownicy AESA nie tylko odbierają sygnały od kierowców, ale starają się przekazywać skuteczne komunikaty na temat aktualnych trudności, czy zagrożeń. Kierowcy podróżujący koncesyjnym odcinkiem A2 Świecko- Konin są na bieżąco informowani o utrudnieniach na drodze dzięki tablicom zmiennej treści wyświetlanym w aplikacji mobilnej Yanosik oraz Waze.

## Trudne warunki atmosferyczne

Centrum Zarządzania Autostradą dysponuje prognozami pogody, które są adresowane jej potrzebom i pozwalają zawczasu przewidzieć np. zbliżające się opady. W efekcie służby utrzymaniowe mogą z wyprzedzeniem przygotować się na ich nadejście.

Jednocześnie obwoły Utrzymania Autostrad wyposażone są w nowoczesny sprzęt, który pozwala na utrzymanie przejezdności trasy nawet przy bardzo niekorzystnych warunkach, jak duże opady śniegu, oblodzenia, czy bardzo niskie temperatury. W przypadku wystąpienia tych ostatnich, w miejsce chlorku sodu (soli drogowej), stosuje się chlorek wapnia, który skutecznie walczy z oblodzeniem w sytuacji, w której tradycyjna sól drogowa przestaje się sprawdzać.

## Wypadki

Odpowiednio zaprojektowane, bezkolizyjne i co najmniej dwupasmowe autostrady są mimo rozwijania na nich znacznie większych niż na innych drogach prędkości, są stosunkowo bezpieczne. Dochodzi na nich do mniejszej liczby zdarzeń drogowych, choć niestety jeśli już do wypadku dochodzi, to ze względu na wyższą prędkość, skala szkód jest większa. Rok 2020 okazał się być pod względem bezpieczeństwa znacząco lepszy od roku poprzedniego.

W 2020 roku odnotowano 603 kolizje i 38 wypadków. Rok wcześniej było to odpowiednio 823 i 64. Zginęły 4 osoby, a nie jak w 2019 roku, który był najtragiczniejszym w statystykach, aż 16 osób. Zmalała też liczba rannych: z 74 do 59. Znacząco spadł też kluczowy z punktu widzenia zarządzania autostradą wskaźnik liczba osób zabitych/mld przejechanych kilometrów. W 2019 roku było to 6,6, a w 2020 już tylko 1,89.

## Sytuacje krytyczne

Infrastruktura koncesyjnego odcinka autostrady A2 Konin – Świecko została zaprojektowana w sposób, który gwarantuje ograniczenie skutków groźnych wypadków. Miejsca Obsługi Podróżnych wyposażone są w system umożliwiający bezpieczny dla środowiska postój nieszczelnej cysterny. Również system odwadniający autostrady jest zaprojektowany w sposób, który pozwala ograniczyć przedostanie się groźnych substancji do środowiska. Pracownicy Autostrady Eksploatacji przygotowani są do tego, by w krytycznej sytuacji pomóc służbom ratowniczym w zabezpieczeniu miejsca wypadku i ograniczeniu jego negatywnych skutków.

W roku 2020 nie odnotowano żadnych poważniejszych awarii, ani wypadków, które skutkowałyby poważnymi skażeniami środowiska naturalnego.

## Satysfakcja podróżnych

Badania satysfakcji podróżnych realizowane są w cyklach 2-letnich. Ostatnie badanie przeprowadzono w pierwszej połowie lipca 2018 roku. Kolejne planowane było na początek lipca 2020 roku, lecz ze względu na pandemię, zostało wstrzymane i zostanie zrealizowane w 2021 roku, kiedy sytuacja epidemiczna będzie stabilna i proces ankietowania nie będzie stwarzał zagrożeń tak dla ankietowanych, jak i respondentów.

Standardowo Autostrada Eksploatacja prosi kierowców uiszczających opłat w Punktach Poboru Opłat o ocenę:

- ogólnego zadowolenia z podróży autostradą i skłonności do polecania jej innym kierowcom,
- zadowolenia z utrzymania trasy,

- obsługi w Punktach Poboru Opłat,
- utrzymania Miejsc Obsługi Podróżnych,
- poziomemu opłat za przejazd.

Równolegle na parkingach zlokalizowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych ankieterzy, mając więcej czasu, mogą zapytać podróżnych nie tylko o ogólną ocenę komfortu podróży autostradą, ale też o jakość nawierzchni, bezpieczeństwo, oznakowanie, zachowanie innych kierowców, dostępność stacji paliw, stan techniczny parkingów i toalet.

## Reklamacje

Procedury reklamacyjne, stanowiące element kompleksowego planu zarządzania jakością, gwarantują rzetelne i terminowe rozpatrzenie reklamacji klientów. 100% odpowiedzi udzielanych jest w terminie, nie przekraczającym 14 dni. Spośród 72 reklamacji złożonych w 2020 roku około 45% z nich uznano za zasadne.

## Otoczenie przyrodnicze

Zarządzanie i utrzymanie autostrady wiążą się z eliminowaniem różnego rodzaju nieprawidłowości, mających wpływ na otoczenie przyrodnicze. To reagowanie na wszelkie sygnały i zdarzenia, które stanowią zagrożenie dla środowiska, w tym powiadamianie i pomoc w pracy służbom ratowniczym.

Charakter oddziaływania autostrady na środowisko jest niezmienny od lat, a kluczowymi elementami wpływu na środowisko są:

- potencjalne zagrożenie dla gleby i wód gruntowych związane z wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów poruszających się autostradą i ich przenikanie do wód i gleby oraz potencjalne wydarzenia o charakterze katastroficznym (wypadek pojazdu przewożącego ładunek niebezpieczny),
- odpady powstające na autostradzie,
- defragmentacja ekosystemów poprzez poprzecinanie szlaków migracyjnych zwierząt i ograniczenie zbiorowisk roślinnych,
- zużycie paliw, wody, środków do zwalczania śliskości i energii w wyniku eksploatacji (bilans masowy),
- hałas i spaliny emitowane przez poruszające się autostradą pojazdy.

## Zarządzanie odpadami

W Obwodach Utrzymania Autostrady, Miejscach Obsługi Podróżnych oraz na Placach Poboru Opłat znajdują się pojemniki do selektywnej zbiórki odpadów (papier, szkło, metal, plastik).

Wśród odpadów produkowanych przez samą firmę, są odpady zakwalifikowane do odpadów niebezpiecznych. Są to przede wszystkim zużyte oleje silnikowe i przekładniowe, akumulatory ołowiowe, filtry oleju itp. W 2020 roku było ich 2,657 tony, w porównaniu do 3,24 tony rok wcześniej. Wszystkie one odbierane są przez firmy posiadające wymagane zezwolenia, a ich zagospodarowanie jest odpowiednio udokumentowane.

Łącznie w 2020 r. sama Autostrada Eksploatacja wytworzyła 50,2 tony odpadów, w porównaniu do 87,3 ton rok wcześniej (w tzw. instalacji). Łączna masa odpadów wytworzonych poza instalacją (np. odpady biurowe, z napraw maszyn drogowych, pozostawione przez podróżnych i podrzucone przez osoby trzecie) wyniosła 42,7 tony<sup>1</sup>. Zostały one poddane unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu.

## Wpływ na bioróżnorodność

Odcinek Nowy Tomyśl – Konin przebiega głównie przez tereny rolnicze, a nie przez tereny chronione, czy uznane za szczególnie cenne przyrodniczo. Jedynie na pewnym odcinku graniczy on z Nadwarciańskim Parkiem Krajobrazowym, a na wysokości Poznania przebiega w odległości kilku kilometrów od Wielkopolskiego Parku Narodowego. W przypadku odcinka Świecko – Nowy Tomyśl sytuacja wygląda

---

<sup>1</sup> Elektroniczny system obiegu kart BDO wprowadził obowiązek obiegu kart odpadów komunalnych przez firmy je odbierające. W efekcie AESA nie mając wglądu do ich systemów, nie dysponuje od roku 2020 danymi dotyczącymi odpadów komunalnych, w tym odpadów bio. W efekcie, po ujęciu odpadów komunalnych, w tym trawy z koszenia, wolumen wykazywanych odpadów zauważalnie zmalał.

jednak zgoła odmiennie: w ponad 80% przebiega przez tereny leśne, w tym cenne przyrodniczo, w tym kilka obszarów Natura 2000.

Południkowy układ cieków wodnych, wokół których życie biologiczne jest szczególnie bogate i równoleżnikowy układ autostrady sprawił, że nie udało się uniknąć sytuacji, w których autostrada nie przechodził będzie przez obszary chronione. Warto jednak podkreślić, że projektanci starali się by odcinki te były możliwie krótkie. Równocześnie koncesjonariusz przygotował, przy współpracy z ekologami, rozwiązanie w postaci przejść dla zwierząt i przepustów dla płazów, tak by zapewnić dzikim zwierzętom możliwość względnie niezakłóconego migrowania z jednej strony trasy na drugą. Szczególnie ciekawe rozwiązania zastosowano by umożliwić migrację nietoperzy.

Jednak ostatnio podejście zmieniło się diametralnie. Ze względu na epidemię afrykańskiego pomoru świń (ASF), AESA została poproszona o pomoc w ograniczeniu migracji zwierzyny, poprzez przegrodzenie istniejących przepustów. Niższa migracja, pozwala zmniejszyć transmisję wirusa. Działania te, realizowane już w 2020 roku, a zainicjowane nieco wcześniej, zwiększają szansę na ograniczenie rozprzestrzeniania się choroby, a sama autostrada stać ma się fizyczną barierą, która ograniczyć ma jej rozprzestrzenianie się.

## Zużycie paliw i energii

Głównym źródłem bezpośredniej emisji dwutlenku węgla są pojazdy zarówno patrolowe, jak i te wykorzystywane w pracach utrzymaniowych. Kolejnym źródłem emisji są niewielkie kotłownie gazowe, produkujące ciepło.

Jeśli chodzi o emisję pośrednią, wiąże się ona z zapotrzebowaniem na energię elektryczną. Jest ona konieczna do zapewniania oświetlenia odcinków i węzłów autostrady. Ponadto energia elektryczna zużywana jest w Obwodach Utrzymania Autostrad, na Placach Poboru Opłat, w Miejscach Obsługi Podróżnych i warsztatach mechanicznych.

Zmodernizowana i oddana do użytku w 2019 roku obwodnica Poznania została wyposażona przez Autostradę Wielkopolską (Koncesjonariusza) w nowoczesne i energooszczędne oświetlenie LED. Bardziej efektywne źródła światła oraz zmiany w przepisach regulujących stopień doświetlenia autostrady (wymaganą ilość światła) skutkują oszczędnościami, tak finansowymi, jak i środowiskowymi.

## Woda i ścieki

Gospodarka wodnościekowa ma dla autostrady dwa wymiary, wiążące się z odprowadzaniem wód deszczowych oraz funkcjonowaniem urządzeń sanitarnych.

Układ separatorów i zbiorników wodnych zabezpiecza ekosystemy sąsiadujące z autostradą przed ewentualnym przedostawaniem się do nich substancji ropopochodnych zmywanych przez deszcz z nawierzchni drogi.

Jeżeli chodzi o wodę zużywaną do celów sanitarnych, toalety korzystają z wody z lokalnych sieci wodociągowych. Jedynie w Bolewicach woda pobierana jest ze studni głębinowej, w związku z czym firma uiszcza stosowne opłaty środowiskowe. W pozostałych lokalizacjach wykorzystywana jest woda z wodociągów publicznych. 100% ścieków bytowych powstających w Miejscach Obsługi Podróżnych poddawane jest oczyszczeniu.

## **Hałas i jakość powietrza**

Kluczową rolę w przeciwdziałaniu zwiększonemu hałasowi, którego źródłem są pojazdy użytkujące autostradę, odgrywa system ekranów wybudowanych przez Koncesjonariusza. Przed nadmiernym hałasem pośrednio chronią nasadzenia zieleni, stanowiące naturalne bariery dźwiękochłonne wspomagające działanie ekranów akustycznych. Rolą pracowników Autostrady Eksploatacji jest monitorowanie stanu urządzeń oraz pielęgnowanie zieleni.



# Tabele uzupełniające

Tabela 1: Najważniejsi interesariusze i formy dialogu

grupa interesariuszy	częstotliwość i formy kontaktów
administracja i lokalne społeczności	<p>Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, mające charakter typowo sąsiedzkich relacji.</p> <p>Z niektórymi jednostkami, np. Zespołem Szkół Geodezyjno-Drogowych w Poznaniu, kontakty przerodziły się w partnerstwo, które zostało sformalizowane w postaci umowy o współpracy.</p>
dostawcy i podwykonawcy	<p>Bieżące, bezpośrednie kontakty, głównie na poziomie operacyjnym.</p>
inwestorzy strategiczni	<p>Bieżące, bezpośrednie kontakty władz spółki.</p>
koncesjonariusz (Autostrada Wielkopolska / Autostrada Wielkopolska II)	<p>Bieżące, bezpośrednie kontakty władz i pracowników spółki.</p>
podróżni / klienci końcowi	<p>W 2018 r., wzorem lat ubiegłych, przeprowadzono dwa uzupełniające się badania satysfakcji kierowców jadących A2: pierwsze w Punktach Poboru Opłat (VI fala), drugie, pogłębione na parkingach (Miejsca Obsługi Podróżnych) (V fala). Kolejne planowane było w 2020 roku. W związku z zagrożeniem epidemicznym przesunięto je na rok 2021. (dotyczyły: komfortu i bezpieczeństwa podróży, ale też oceny poszczególnych elementów jej infrastruktury, np.: oznakowanie, stacje benzynowe, parkingi, toalety, opłaty)</p>
pracownicy	<p>Przyjęto, że raz na 2 lata realizowane jest badanie satysfakcji pracowników. 5-te badanie satysfakcji pracowników, którego celem jest monitorowanie poziomu zadowolenia z relacji panujących w firmie, wynagrodzeń, kwestii BHP, zrealizowano w 2018 rok. Kolejne planowane było na 2020 rok. W związku z zagrożeniem epidemicznym przesunięto je na rok 2021.</p> <p>Kontynuowane są też prowadzone od wielu lat spotkania z pracownikami (2 razy w roku), podczas których mogą oni i zgłaszają swoje pomysły lub problemy związane z codzienną pracą. W roku 2020 zostały one jednak wstrzymane do czasu ustabilizowania się sytuacji epidemicznej. Istnieje też komisja antymobbingowa, w której większość mają przedstawiciele pracowników;.</p>
służby ratunkowe	<p>Regularne kontakty w zależności od potrzeb i oczekiwań, wypracowane procedury współdziałania i okresowe wspólne ćwiczenia na wypadek sytuacji awaryjnych. comiesięczne spotkania służb ratowniczych.</p>

**Tabela 2: Podstawowe wielkości opisujące skalę działalności przedsiębiorstwa**

	2019	2020
Długość obsługiwanej trasy	254	254
Zatrudnienie (w pełnych etatach)	571	584
Suma aktywów (mln zł)	177,2	175,9
Kapitały własne (mln zł)	90,0	86,5

**Tabela 3: Wpływ ekonomiczny**

		2019	2020
Bezpośrednio wygenerowana wartość ekonomiczna		194 807 187,47	197 557 950,40
a) Przychody	Przychody ze sprzedaży netto, przychody z inwestycji finansowych, przychody z aktywów	194 807 187,47	197 557 950,40
Podzielona wartość ekonomiczna		239 249 825,25	248 936 974,78
b) koszty operacyjne	Płatność na rzecz dostawców, inwestycje niestrategiczne, honoraria i opłaty z tytułu mediacji	45 906 882,38	44 041 324,47
c) wynagrodzenia i świadczenia pracownicze	Łączne wydatki pieniężne z tytułu świadczeń dla pracowników (wypłaty bieżące, bez zobowiązań dotyczących przyszłości) (w pierwszej pozycji podano wynagrodzenia, w drugiej ubezpieczenia społeczne)	43 959 634,12	47 032 232,93
		12 491 138,3	13 856 188,07
d) płatności na rzecz inwestorów	Wszelkie płatności dokonywane na rzecz jednostek zapewniających kapitał organizacji	68 245 596,80	735 239 75,81
e) płatności na rzecz państwa	Podatki brutto	68 066 743,65	70 203 996,85
f) Inwestycje w społeczność	Dobrowolny wkład i inwestowanie funduszy w szerszej rozumianą społeczność (łącznie z darowiznami)	579 830	279 256,65
Wielkość ekonomiczna zatrzymana (wyliczona jako wartość ekonomiczna wytworzona po pomniejszeniu o wartość ekonomiczną podzieloną)	Inwestycje, wpłaty z kapitału itp.	-44 442 637,78	-51 379 024,38

**Tabela 4: Struktura zatrudnienia na koniec roku**

wiek	2019			2020		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg typu umowy o pracę						
Umowa o pracę na czas nieokreślony	270	252	522	272	256	528
Umowa o pracę na czas określony	26	19	45	37	15	52
Umowa o pracę na okres próbny	2	1	3	0	3	3
Umowa cywilno-prawna	0	1	1	0	1	1
Wg regionu						
Woj. lubuskie	78	96	174	87	96	183
Woj. wielkopolskie	219	177	396	221	179	400
Woj. mazowieckie	1	0	1	1	0	1
Wg stanowiska						
Stanowiska kierownicze	28	40	68	33	40	73
Stanowiska niekierownicze	270	233	503	276	235	511
Wg wieku						
30 i mniej	21	19	40	29	22	51
31-50	221	184	405	221	181	402
51 i więcej	56	70	126	59	72	131
<b>łącznie</b>	<b>298</b>	<b>273</b>	<b>571</b>	<b>309</b>	<b>275</b>	<b>584</b>

	2019				2020			
	woj. lubuskie	woj. wielkopolskie	woj. mazowieckie	łącznie	woj. lubuskie	woj. wielkopolskie	woj. mazowieckie	łącznie
Umowa o pracę na czas nieokreślony	150	371	1	522	155	372	1	528
Umowa o pracę na czas określony	21	24	0	45	26	26	0	52
Umowa o pracę na okres próbny	3	0	0	3	2	1	0	3
Umowa cywilno-prawna	0	1	0	1	0	1	0	1

**Tabela 5: Struktura nowoprzyjętych pracowników wg płci, regionu i wieku w ciągu roku**

wiek	2019			2020		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu						
Woj. lubuskie	12	13	25	16	11	27
Woj. wielkopolskie	5	6	11	11	7	18
Wg wieku						
30 i mniej	5	4	9	12	7	19
31-50	11	13	24	14	11	25
51 i więcej	1	2	3	1	0	1
<b>łącznie</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>36</b>	<b>27</b>	<b>18</b>	<b>45</b>
<i>Wskaźnik przyjęć (%)*</i>	5,70%	6,90%	6,30%	8,7%	6,5%	7,7%

\*liczony jako liczba nowych pracowników dzielona przez średnią liczbę pracowników w ciągu roku x 100, wyrażone w %.

**Tabela 6: Struktura odejść pracowników wg płci, regionu i wieku w ciągu roku**

wiek	2019			2020		
	kobiety	mężczyźni	łącznie	kobiety	mężczyźni	łącznie
Wg regionu						
Woj. lubuskie	10	12	22	6	10	16
Woj. wielkopolskie	7	8	15	8	5	13
Woj. mazowieckie	0	0	0	0	0	0
Wg wieku						
30 i mniej	4	3	7	3	2	5
31-50	10	12	22	8	8	16
51 i więcej	3	5	8	3	5	8
łącznie	17	20	37	14	15	29

**Tabela 7: Rotacja pracowników w ciągu roku**

	2019	2020
Rotacja pracowników (z inicjatywy pracowników)	4,91	2,24
Rotacja pracowników (ogółem)	6,48	5,2

**Tabela 8: Urlopy wychowawcze, macierzyńskie, tacierzyńskie i ojcowskie w ciągu roku**

	2019	2020
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах wychowawczych, w tym	11	13
<i>kobiety</i>	11	12
<i>mężczyźni</i>	0	1

	2019	2020
Liczba pracowników przebywających w danym roku na urloпах macierzyńskich / tacierzyńskich, w tym	18	16
<i>kobiety</i>	17	16
<i>mężczyźni</i>	1	0
Liczba pracowników, którzy korzystali w danym roku z urloпов ojcowskich	6	16

**Tabela 9: Wynagrodzenia**

	2019	2020	2020/2019
Przeciętne wynagrodzenie w kraju (grudzień)	5604 <sup>2</sup>	5973 <sup>3</sup>	106,6%
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim (grudzień)	4972 <sup>4</sup>	5206 <sup>5</sup>	104,7%
Przeciętne wynagrodzenie w woj. lubuskim (grudzień)	4827 <sup>6</sup>	5243 <sup>7</sup>	108,6%
Przeciętne wynagrodzenie w Autostradzie Eksploatacji (grudzień)	5806	5 938	102,3%

**Tabela 10: Wypadki przy pracy i choroby zawodowe w ciągu roku**

	2019	2020
Wskaźnik częstości wypadków	18	22,29
Wskaźnik ciężkości wypadków	32,40	28,15
Liczba wypadków przy pracy	10	13
Liczba śmiertelnych wypadków przy pracy	0	0
Liczba stwierdzonych chorób zawodowych	0	0

**Tabela 11: Przeciętna liczba godzin szkoleń na pracownika w ciągu roku**

	2019	2020
Liczba godzin szkoleń na pracownika w roku	11,5	3,5

**Tabela 11: Zużycie soli**

	j.m.	2019/2020	2019/2020
Zużycie soli	tona	7 217,3	8 151,4
Zużycie soli na 1 km autostrady	ton/km	28,4	32,0

<sup>2</sup> Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 21 stycznia 2020 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2019 r.

<sup>3</sup> Komunikat Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 21 stycznia 2021 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w grudniu 2020 r.

<sup>4</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego - grudzień 2019 r. z dn. 30 stycznia 2020

<sup>5</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego - grudzień 2020 r. z dn. 01.02.2021

<sup>6</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2019 r. z dn.29 stycznia 2019 r.

<sup>7</sup> Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa lubuskiego w grudniu 2020 r. z dn. 01.02.2021

**Tabela 12: Wypadki drogowe**

	2019	2020
I segment (Nowy Tomyśl – Konin)		
Wypadki na 1 mld przejechanych km	27,35	18,61
Ranni na 1 mld przejechanych km	33,56	25,5
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,84	2,07
II segment (Świecko - Nowy Tomyśl)		
Wypadki na 1 mld przejechanych km	23,34	16,47
Ranni na 1 mld przejechanych km	24,57	32,93
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,14	1,5
Całość koncesyjnego odcinka A2		
Wypadki na 1 mld przejechanych km	26	17,93
Ranni na 1 mld przejechanych km	30,54	27,84
Zabici na 1 mld przejechanych km	6,6	1,89

**Tabela 13: Odpady**

surowce wtórne	2019	2020
Opakowania z tworzyw sztucznych [T]	2,7	2,3
Opakowania z papieru i tektury [T]	5,0	4,6
Opakowania z metalu [T]	0,2	0,0
Opakowania szklane [T]	2,7	1,3

**Tabela 14: Zapotrzebowanie na energię wg źródeł jej pozyskania szacunki dotyczące emisji CO<sub>2</sub>**

	Zużycie energii (w GJ)		Przybliżona emisja CO <sub>2</sub> (w tonach) <sup>8</sup>		
	2019	2020	2019	2020	%
Energia elektryczna (zakupiona)	35 128 (9 757,8 MWh)	33 001 (9 166,9 MWh)	7728	6591	-14,7%
Olej napędowy	24 059 (554,6 t)	22 905 (528 t)	1783	1697	-4,8%
Benzyna	439 (9,8 t)	492 (11 t)	32	36	12,2%
Gaz ziemny wysokometanowy	2 466 (68,5 dam <sup>3</sup> )	4 968 (138 dam <sup>3</sup> )	138	279	101,5%
Gaz propan-butan	965 (20,9 t)	905 (19,6 t)	61	57	-6,2%
Łącznie	63 056	62 270	9743	8661	-11,1%

<sup>8</sup> W bieżącym raporcie zmieniono sposób kalkulacji emisji CO<sub>2</sub> odchodząc od stałych dla Polski uwzględnionych w narzędziu „2012 GHG emissions from purchased electricity (version 4.2)” na rzecz aktualnych statystyk publikowanych przez KOBiZE („Wskaźniki emisyjności CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, CO i pyłu całkowitego dla energii elektrycznej”, KOBiZE, grudzień 2019 roku).

**Tabela 15: szacunki dotyczące emisji CO<sub>2</sub>**

	j.m.	2019	2020
Łączne zużycie energii	GJ	63 056	62 270
Efektywność związana z całkowitym zużyciem energii (na 1 km)	GJ/km	248,25	245,16
Łączna emisja CO <sub>2</sub>	tony	9 743	8 661
Efektywność związana z emisją CO <sub>2</sub> (na 1 km)	ton/km	38,36	34,10

**Tabela 16: Zużycie wody**

	j.m.	2019	2020
Zużycie wody	tys. m <sup>3</sup>	126,4	100,7
Względne zużycie wody (odniesione do skali działalności, tj. długości obsługiwanej autostrady)	m <sup>3</sup> /km	498	396



**Autostrada Eksploatacja S.A.**

**Kontakt:**

Renata Rychlewska  
PR Manager

Tel.: + 48 61 83 83 100  
Fax: +48 61 83 83 109  
e-mail: [r.rychlewska@aes.pl](mailto:r.rychlewska@aes.pl)

Autostrada Eksploatacja SA  
ul. Głogowska 431  
60-004 Poznań