



Autostrada Eksploatacja 2010

Podróźni – Pracownicy - Przyroda

Poznań, 2011 r.

Spis treści

Organizacja u progu zmiany	4
Nowe podejście w raportowaniu CSR	6
Wpływ autostrady na rozwój społeczno-gospodarczy	8
Bezpieczeństwo użytkowników autostrady	9
Ład i porządek na co dzień na trasie przejazdu	10
Nierozpraszczenie uwagi kierowców	11
Działania edukacyjne	11
Trudne warunki atmosferyczne	12
Wypadki	12
Sytuacje krytyczne	13
Jakość świadczonych usług	13
Bezpieczne i przyszłościowe miejsce pracy	14
Struktura zatrudniania	14
Dialog i satysfakcja pracowników	15
Bezpieczeństwo w pracy	17
Wynagrodzenia	18
Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników	20
Bezpieczna dla środowiska	21
Wycieki substancji i skażenia	21
Zarządzanie odpadami	22
Wpływ na bioróżnorodność	22
Zużycie paliw i energii	23
Woda i ścieki	25
Hałas i jakość powietrza	25
Pozostałe aspekty funkcjonowania firmy w otoczeniu	26
Indeks GRI	27

Szanowni Państwo,

Zwykło się milcząco przyjmować, że raportowanie społeczne jest domeną dużych, ogólnopolskich, czy wręcz ponadnarodowych przedsiębiorstw. Chcemy pokazać, że wcale tak być nie musi. Autostrada Eksploatacja jest firmą lokalną. Właśnie lokalność, a nie globalny zasięg, szczególnie nas zobowiązuje. Zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami będziemy kontynuować obecną strategię, która uwzględnia nie tylko cele finansowe, ale również wymiar społeczny i środowiskowy naszej działalności. Podtrzymujemy nasze zobowiązania do codziennego działania zgodnie z zasadami, UN Global Compact, European Road Safety Charter czy UN Carbon Neutral Network, których jesteśmy sygnatariuszami. Chcemy do takiego podejścia zachęcić też inne firmy lokalne.

Niezmiennie staramy się wywiązywać z zadeklarowanej niegdyś misji, którą jest: „Zapewnienie bezpiecznej podróży kierowcom, a Pracownikom bezpiecznej pracy”. Przeprowadzona analiza oczekiwań otoczenia potwierdziła, że na te właśnie aspekty powinniśmy zwrócić uwagę, tj.: na bezpieczeństwo podróżnych, bezpieczeństwo pracowników oraz dodatkowo na bezpieczeństwo środowiska naturalnego. Wokół tych aspektów zbudowaliśmy nasz raport i wokół nich koncentrować będą się nasze działania.

Zbliżający się rok, będzie dla nas rokiem wyzwań. Będziemy istotnie zwiększać zasięg naszej działalności, obejmując nim kolejny odcinek autostrady A2. Tak naprawdę proces ten już się rozpoczął. Już dziś rekrutujemy nowych pracowników, zgodnie z obietnicami – z lokalnych społeczności – tak by móc płynnie przejąć obsługę odcinka Świecko – Nowy Tomyśl, kiedy ten będzie już gotowy. Chcemy by rok ten był również rokiem, w którym usprawnimy w firmie kompleksowe zarządzanie jakością. Chcemy by zarządzanie społeczną odpowiedzialnością było jej godnym uzupełnieniem. Dlatego też podejmujemy działania nad usystematyzowaniem i pewną standaryzacją podejścia do CSR.

Już dziś możemy się pochwalić pewnymi osiągnięciami. Nie chodzi tu tylko o nagrody, które otrzymała firma, lecz o bardzo namacalne efekty działań, np. spadek liczby wypadków przy pracy, ograniczenie zużycia wody, czy wysoki poziom satysfakcji pracowników. Co najważniejsze jednak, sama autostrada pozostaje niezmiennie bardzo bezpieczną w porównaniu do przeciętnej drogi w Polsce. Jest też przed nami sporo wyzwań, które bardziej szczegółowo opisuje raport. Mimo że udaje nam się utrzymywać wysoki poziom bezpieczeństwa na drodze, to wciąż notujemy mnóstwo przykładów brawury, beztroski i po prostu braku wyobraźni wśród uczestników ruchu. To niekończący proces edukowania na rzecz wyższej kultury jazdy autostradami. Zjawiskiem związanym z bezpieczeństwem, z którym na dzień dzisiejszy przegrywany walkę, jest plaga reklam przy drogach. Reklam, które odciągają uwagę od kierowania pojazdem stanowiąc śmiertelne niebezpieczeństwo.

Z poważaniem,

Edward Targosz
Prezes Zarządu

Jan Jancewicz
Wiceprezes Zarządu

Organizacja u progu zmiany

Choć formalnie nic nie zmieniło, to kilkanaście nadchodzących miesięcy, będzie najbardziej przełomowym i dynamicznym okresem w ponad dziesięcioletniej historii spółki. Autostrada Eksploatacja SA, na podstawie umowy z Autostradą Wielkopolską S.A., w sposób niezmienny, zajmuje się bieżącą eksploatacją i utrzymaniem płatnego odcinka autostrady A2 (Konin — Nowy Tomyśl). Niemniej już całkiem niedługo, tj. z chwilą oddania do użytku odcinka trasy (Świecko - Nowy Tomyśl), nasza firma przejmie odpowiedzialność za jego eksploatację, tak by i tam zapewnić podróżnym bezpieczeństwo i komfort. Utrzymanie drogi, terenów zielonych, usuwanie z niej niebezpiecznych przedmiotów wraz z monitorowaniem i konserwacją towarzyszącej jej infrastruktury oraz pobór opłat na kolejnym odcinku, oznaczają nowe wyzwania, na które firma musi być bezwzględnie gotowa. W praktyce, to znaczący rozrost firmy, m.in. wzrost zatrudnienia o kolejnych 200 osób (przy zatrudnieniu w 2010 r. na poziomie 339 etatów) i zapotrzebowanie na nowy sprzęt, itd. Aby było to możliwe już dziś prowadzone są działania rekrutacyjne przy współdziałaniu z lokalną administracją gmin, z których pochodzić będą pracownicy. W kolejnym kroku pracownicy będą musieli zostać przeszkoleni. Kiedy kibice ruszą na EURO2012 – Autostrada Eksploatacja będzie już zupełnie inną firmą.

Realizacja celu
2010



Niezmienna od lat struktura własnościowa firmy stanowi o jej stabilności. Udziałowcami pozostają: Kulczyk Holding (47,45%), Egis Road Operation (42,91%), A-WAY Infrastrukturprojektentwicklungs-und-betriebs GmbH (9,54%) i Autostrada Wielkopolska S.A. (1 akcja). Silne zaplecze finansowe i doświadczenie branżowe, reprezentowane przez dwóch głównych udziałowców, sprzyja rozwojowi unikalnych kompetencji w zakresie utrzymania autostrad. O stabilności firmy, świadczyć może dobitnie fakt, że od wielu lat kieruje nią ten sam zarząd. Wielu menedżerów, nawet najniższego szczebla, pracuje w firmie od chwili jej powstania. Pozwala to na podejmowanie racjonalnych decyzji, pozbawionych wpływu typowego dla dużych korporacji efektu „kadencyjności zarządów”. Wyzwaniem przed jakim stoi firma jest to, jak najskuteczniej przekazać całe bogactwo wiedzy i doświadczeń, w sytuacji, w której zespół w relatywnie krótkim czasie zwiększy się o około 60%. Na to wszystko nakłada się jedyna w swoim rodzaju struktura organizacyjna – rzadko bowiem spotyka się firmy „rozciągnięte” na długości ponad 200 km!

Rozrost nie wpłynie zasadniczo na zmianę logiki formalnej struktury organizacyjnej spółki. Oczywiście pojawią się w niej nowe jednostki, co będzie skutkiem stworzenia nowych punktów poboru opłat, czy obwodów utrzymania autostrady. Niemniej najważniejszymi jednostkami organizacyjnymi, podlegającymi bezpośrednio zarządowi będą niezmiennie pionki:

- poboru opłat,

- eksploatacji, który m.in. zarządza Obwodami Utrzymania Autostrady oraz analizami wpływu funkcjonowania autostrady na środowisko naturalne,
- techniczny, zapewniający sprawne funkcjonowanie infrastruktury, w tym infrastruktury teleinformatycznej.

Kluczowe decyzje w firmie podejmowane są przez dwuosobowy zarząd, który wspomagany jest przez prokurenta będącego jednocześnie dyrektorem finansowym oraz głównym księgowym firmy. Dla zachowania transparentności życiorysy członków zarządu oraz najważniejszych menedżerów są dostępne na stronie Autostrady Eksploatacja SA (www.aesa.pl). Nad całością działań zarządu pieczę sprawuje rada nadzorcza. W jej skład wchodzi pięciu członków, którzy reprezentują poszczególnych akcjonariuszy. Nie planuje się tu istotnych zmian w związku z rozrostem spółki. Ze względu na niewielkie rozmiary spółki, nie funkcjonują w niej dedykowane komitety rady nadzorczej o charakterze nadzorczym.

Nad sprawnym funkcjonowaniem organizacji czuwać będą, tak jak to ma miejsce obecnie, audytorzy wewnętrzni, pion finansów i księgowości, menedżer PR oraz pion zarządzający kwestiami administracyjnymi i zasobami ludzkimi. Dodatkowo do końca 2011 r. planowane jest wprowadzenie nowego, kompleksowego systemu zarządzania jakością. Bardziej usystematyzowane staje się z okresu na okres podejście do zarządzania kwestiami społecznej odpowiedzialności w oparciu o system ISO26000.

Wspomniana stabilność struktury jest kolejnym dowodem stabilności firmy. Łatwiej jest działać w strukturze, w której znane są podziały ról i kompetencji, niż w organizacji, która nieustannie się zmienia, w której praca wiąże się z codzienną frustracją i pytaniami o przyszłość. Na koniec roku 2010 podstawowe parametry mówiące o skali działalności spółki kształtowały się następująco:

	2009 r.	2010 r.
Przeciętne zatrudnienie (w osobach)	335 osób	339 osób
Suma aktywów	74,1 mln zł	73,7 mln zł
Kapitały własne	33,8 mln zł	36,5 mln zł
Przychody netto	69,1 mln zł	72,8 mln zł

Nowe podejście w raportowaniu CSR

Tegoroczny raport, a raczej podejście jakie towarzyszyło jego opracowaniu, znacząco różni się od poprzednich. Po zakończeniu roku odbył się warsztat dla menedżerów, w którym uczestniczyli na prawach uczestników obaj członkowie zarządu, który miał na celu:

- ocenę skuteczności działań i deklaracji złożonych w poprzednim raporcie społecznej odpowiedzialności,
- odnowienie, w oparciu o standard AA1000SES(2011), identyfikacji i mapowania interesariuszy¹,
- wskazanie i ocenę kwestii istotnych dla firmy i otoczenia, które powinny stać się przedmiotem szczególnego zainteresowania, a tym samym i raportowania. Poszczególne uczestnicy oceniali również skuteczność działania firmy w tych obszarach.

Każdy z uczestników działał niezależnie, a oceny ankietowe były anonimowe. Wyniki pomogły zdefiniować zakres niniejszego raportu, a zdobyta wiedza o wpływie organizacji na otoczenie będzie mogła być pogłębianą w drodze dialogu. Warto dodać, że wszyscy menedżerowie wyższego szczebla przeszli szkolenia z fundamentalnych zasad zarządzania społeczną odpowiedzialnością.

Za kluczowe obszary, szczególnie istotne z punktu widzenia wyników ekonomicznych, społecznych i środowiskowych, uznano:

- **bezpieczeństwo użytkowników autostrady** oraz stopień ich zadowolenia z komfortu poruszania się nią,
- **relacje z pracownikami**, a zwłaszcza sam proces dialogu z nimi, inwestowanie w rozwój kompetencji, bezpieczeństwo i higienę pracy na autostradzie oraz politykę społeczną i pakiety socjalne,
- **potencjalnie niekorzystny wpływ na środowisko naturalne**, zwłaszcza kwestie związane z ryzykiem skażeń w sytuacjach awaryjnych oraz polityką zarządzania odpadami, a w kolejnym kroku wpływ na otoczenie związany z zużyciem wody, paliw i energii oraz zakłócaniem ścieżek migracyjnych zwierząt,
- **Inne**: jako relatywnie ważny podkreślano również stymulujący wpływ autostrady na rozwój społeczno-gospodarczy regionu.

Działania i wyniki w tych szczególnych wymiarach zostały szczegółowo opisane w dalszej części raportu.

¹ Kluczowi spośród zidentyfikowanych interesariuszy to (w kolejności alfabetycznej): Administracja, Autostrada Wielkopolska S.A., GDDKiA, inspektorzy pracy, inspektorzy ochrony środowiska, inwestorzy strategiczni, klienci (użytkownicy dróg), kluczowi dostawcy, media, podwykonawcy, Policja, pracownicy etatowi, pracownicy podwykonawców i dostawców, straż pożarna (państwowa, ochotnicza), UOKiK.

Wpływ autostrady na rozwój społeczno-gospodarczy

Trudno jest zwymiarować wpływ Autostrady Eksploatacja na rozwój społeczno-gospodarczy regionu, zwłaszcza w oderwaniu od innych firm, zwłaszcza Autostrady Wielkopolskiej SA. Oczywiście można wskazać podstawowe wielkości dotyczące płatności bezpośrednich zobowiązań podatkowych i ubezpieczeń społecznych:

Rodzaj zobowiązania	2009 r. (tys. zł)	2010 r. (tys. zł)
Podatek dochodowy od osób prawnych (CIT)	4 323	4 484
Podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT)	1 508	1 476
Podatek od towarów i usług (VAT)	10 932	10 964
Inne podatki i paropodatki (od środków transportu, środowiskowy, PEFRON)	384	348
Ogółem	17 147	17 272

Niemniej wpływ bezpośredni należałoby uzupełnić o inne elementy, a zwłaszcza pokazać go w połączeniu z innymi firmami, których działalność bezpośrednio wiąże się z autostradą. Kluczowe są też wszelkiego rodzaju wpływy pośrednie, indukowane na rozwój regionu, wynikające z obecności autostrady.

Wbrew pozorom wiedza na ten temat jest dość głęboka. Na prośbę Autostrady Wielkopolskiej S.A., Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu prowadził prace badawcze pod kierunkiem prof. dr hab. Marka Rekowski, których wyniki zostały podsumowane w opublikowanym już w 2011 r. raporcie „Wpływ autostrady A2 na rozwój gospodarki regionu Wielkopolski”. Analiza ta wskazuje, że całkowite wpływy Skarbu Państwa z tytułu zobowiązań² spółek związanych z autostradą³ w okresie obowiązywania koncesji (przez 40 lat do 2037 roku) wyniosą prawie 10,5 mld zł.

Nie uwzględnia to innych płatności, które składają się na efekt ekonomiczny działania autostrady w regionie, choćby wynagrodzeń i kosztu zakupu usług dostawców, często lokalnych. Obok efektu bezpośredniego, pojawiają się efekty pośrednie, tj. np. związane z funkcjonowaniem firm bezpośrednio związanych z obecnością autostrady (handel i usługi w pasie wzdłuż autostrady oferowane podróżnym) oraz tzw. efekty indukowane (tj. niezwiązane bezpośrednio z autostradą, ale korzystające z generowanych przez nią korzyści, czyli wynikające z dalszego wydatkowania pieniądza, który został w regionie wygenerowany w związku z istnieniem autostrady). Przykładowo zakłada się, że na każdy kilometr autostrady przypada 88,5 miejsc pracy wygenerowanych w mniej lub bardziej pośrednio związanych z

² Podatek od towarów i usług, podatek dochodowy od osób prawnych, podatek dochodowy od osób fizycznych, ubezpieczenia społeczne i zdrowotne, czynsz dzierżawny, opłaty przetargowe i koncesyjne, odsetki.

³ analiza uwzględnia spółkę zarządzającą Autostradą Wielkopolską S.A. (AWSA), spółkę operatorską Autostrada Eksploatacja S.A. (AES) i firmę odpowiedzialną za budowę autostrady – A2 Bau Development GmbH (A2 BD),

nią działalnościami. W sumie oznacza to ponad 13 tysięcy etatów wykreowanych z racji samego istnienia około 150-kilometrowego odcinka autostrady A2 Konin - Nowy Tomyśl. Oddanie kolejnego, ponad 100-kilometrowego odcinka, będzie docelowo oznaczało kolejnych ponad 9 tysięcy miejsc pracy w regionie. Naukowcy z Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu szacują, że z tytułu trzech kategorii wpływu, w samym tylko 2010 roku, korzyści ekonomiczne regionu wyniosły około 1,28 mld zł.

Powyższa wielkość nie uwzględnia innych korzyści ekonomicznych, które nie zawsze są korzyściami regionu. Przykładowo szacuje się, po uwzględnieniu wielkości ruchu na autostradzie, że suma oszczędności czasu kierowców wybierających autostradę, dała gospodarce oszczędność na poziomie 155 mln zł.

Ponadto z badań Samodzielnej Pracowni Ekonomiki Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wynika, że 1000 km autostrad może rocznie zmniejszyć liczbę zabitych na drogach o 200, a ilość osób rannych – o 1300⁴. Można oszacować, iż dzięki 150-cio km autostrady A2, ginie rocznie ok. 30 osób mniej. Poza fundamentalnym, czysto ludzkim wymiarem śmiertelnego wypadku, oznacza to również wymierny efekt gospodarki, dla której przedwczesna śmierć oznacza stratę szacowaną w Polsce na 1,47 mln zł. Tym samym ograniczenie wypadkowości na 150-kilometrowym odcinku oznacza z ekonomicznego punktu widzenia polskiej gospodarki ponad 44 mln zł.

Bezpieczeństwo użytkowników autostrady

Jazda samochodem niestety zawsze wiąże się z ryzykiem wypadku. Dlatego zapewnienie bezpieczeństwa drogowego jest kluczowym celem działań AESA. Działaniem, które przybiera bardzo różne formy: czasem są one na pozór bardzo proste, kiedy indziej wiążą się ze współpracą, w tym międzynarodową. Firma jest zrzeszona w Club Exploitation - stowarzyszeniu, które zrzesza firmy eksploatujące autostrady, w których udziały ma Egis Road Operations. Jest też sygnatariuszem Europejskiej Deklaracji Bezpieczeństwa Drogowego.

Przykładem szczególnie owocnej współpracy pomiędzy AESA, Autostradą Wielkopolską a służbami ratowniczymi (m.in. Policja, Straż Pożarna) jest wypracowanie Planu Działań Ratowniczych. Raz na dwa lata odbywają się też wspólne ćwiczenia na autostradzie. Co ważne, rozwiązania ratownicze będące efektem współpracy, które zostały wykorzystane podczas jednych z ćwiczeń symulacyjnych, zostały udokumentowane, a powstały przy tej okazji film dziś stanowi materiał edukacyjny dla służb ratowniczych w całym kraju.

Ład i porządek na co dzień na trasie przejazdu

Ostatni rok, to przede wszystkim dalsze monitorowanie i udoskonalanie stosowanych procedur. Pracownicy działu eksploatacji regularnie, w dzień i nocy, patrolują autostradę, reagując na zauważone nieprawidłowości (np. usuwając niebezpieczne przedmioty, które mogłyby stanowić zagrożenie dla użytkowników, czy zabezpieczając uszkodzenia ogrodzeń). Weryfikują też zgłoszenia wpływające do Centrum Zarządzania Autostradą (np. zgłoszenia użytkowników na numer alarmowy). Te same służby starają się też czuwać nad stanem technicznym infrastruktury i szeroko pojętym porządkiem na parkingach. Kwestie bezpieczeństwa koordynowane są przez specjalnie w tym celu zatrudnionego w firmie specjalistę do spraw bezpieczeństwa.

Na wszystkich wozach patrolowych umieszczone zostały numery alarmowe do Centrum Zarządzania Autostradą. Ma ono bezpośredni kontakt z centrum obsługującym ogólnopolski numer alarmowy 112, co sprawia, że informacje o zdarzeniach drogowych trafiają do niego szybko. Główną bolączką wydaje się tu być swoista obojętność i brak świadomości, że informacja o nawet niewielkim przedmiocie, który spadł z jadącego pojazdu, stanowi zagrożenie, a zgłoszenie tego faktu może przyczynić się nawet do uratowania czyjegoś życia. Pracownicy eksploatacji reagują na każdy tego typu sygnał: odpowiednio oznakowany pojazd pojawi się w określonym miejscu w ciągu kilku minut i usunie zagrożenie. Bez informacji od kierowców obiekt taki będzie mógł zostać zidentyfikowany dopiero przez regularny patrol. Niemniej, w znacznym stopniu właśnie dzięki informacjom od użytkowników drogi, w ciągu kilku ostatnich lat udało się o blisko 100% zwiększyć liczbę zakończonych sukcesem akcji ratowania zwierząt, które najczęściej idąc poboczem dróg, doszły do węzła autostrady i znalazły się po wewnętrznej stronie siatki ogrodzeniowej. Ekipom AESA udaje się w takiej sytuacji bardzo szybko odpowiednio ostrzec innych kierowców i jednocześnie uratować zwierzę, które po uśpieniu przez weterynarza-łowczego, trafia z powrotem do lasu. Zwiększenie rozpoznawalności numeru Centrum Zarządzania Autostradą oraz zachęcenie użytkowników do korzystania z niego w przypadku zauważonych nieprawidłowości, było jednym z celów zadeklarowanym w poprzednim raporcie społecznym.



Ładu i porządku na autostradzie pilnuje Zespół zabezpieczenia autostrady Wydziału Ruchu Drogowego Policji w Poznaniu, z którym AESA ściśle współpracuje. Wydział Ruchu Drogowego KW Policji w Poznaniu, mający swoją jednostkę na autostradzie, interweniuje w przypadku zauważania nieprawidłowości, czy też mając inne podejrzenia zgłaszane przez Pracowników AESA zatrudnionych tak w Obwodach Utrzymania Autostrady i na Placach Poboru Opłat (np. o nietrzeźwości kierowcy). Są oni bardzo wyczuleni na kierowców jadących pod wpływem alkoholu. Jeśli kasjerzy na Placach Poboru Opłat mają choćby cień podejrzenia, iż obsługiwany przez nich kierowca mógł wcześniej pić, natychmiast zawiadamiają o tym Policję. Nie są to wymaginowane przypadki, a podejrzani o bycie pod wpływem alkoholu kierowcy próbują zarówno przekupstwa jak i gróźb. Rocznie Policja zatrzymuje około 100 nietrzeźwych kierowców, w dużym stopniu dzięki czujności kasjerów AESA. Firma pomogła też wyposażyć policjantów poruszających się na motorach-ścigaczach w odpowiednie kombinezony. W wyposażeniu Policji znalazł się również laserowy radar.

Nierozpraszenie uwagi kierowców

Ze względu na duże prędkości, które rozwijają kierowcy na autostradzie, jak nigdzie indziej istotna jest pełna koncentracja na prowadzeniu pojazdu. Niestety próby namawiania do rezygnacji z umieszczania reklam, w tym wielkoformatowych billboardów, kierowane do właścicieli gruntów (np. rolników) sąsiadujących z autostradą działek, okazują się mało skuteczne wobec kuszących finansowo ofert reklamodawców. O zauważonych pracach konstrukcyjnych, które naruszają obowiązujące przepisy, pracownicy AESA powiadamiają zespół Autostrady Wielkopolskiej, która interweniuje u Powiatowych Inspektorów Nadzoru Budowlanego. W efekcie postępowań administracyjnych reklamy umieszczone w sposób naruszający prawo są po jakimś czasie usuwane. Niestety, choć firma stawiała sobie ograniczenie procederu za jeden z celów, jest to „walka z wiatrakami”, którą AESA wydaje się na dzień dzisiejszy przegrywać. Na miejsce jednej usuniętej, wyrastają kolejne.



Głównym problemem jest tu brak świadomości osób i firm, które zajmują się reklamą zewnętrzną. Kalkulują liczbę osób, która reklamę zobaczy, ale nie zdają sobie sprawy z zagrożeń, jakie reklama spowoduje. Droga administracyjna pozwoli wyeliminować reklamy, które znajdują się zbyt blisko pasa drogowego. Te umieszczone choć o metr dalej zostaną. Niestety brakuje dialogu na ten temat i presji reklamodawców na unikanie reklam w miejscach, w których są one niebezpieczne. Sposób myślenia o reklamach wielkoformatowych i ich umieszczaniu przy drogach to wyzwanie przed jakim stoi polskie prawo.

Działania edukacyjne

W Polsce realizowany jest szereg kampanii społecznych mających uświadomić i uwrażliwić kierowców na problemy związane z bezpieczeństwem drogowym, np. jazdą pod wpływem alkoholu, jazdą z nadmierną prędkością, jazdą bez zapiętych pasów bezpieczeństwa, itp.

Autostrada Eksploatacja ma swój udział w działaniach edukacyjnych. W ciągu roku na Placach Poboru Opłat, dzięki m.in. współpracy z Policją i Automobilklubem Wielkopolskim, pojawiają się symulatory jazdy bez pasów, symulatory dachowania, czy alkogogle. Kierowcy na własnej skórze mogą odczuć z czym może wiązać się bezmyślność.

Wciąż niestety plagą pozostają zachowania uczestników ruchu, którzy nieprzyzwyczajeni do jazdy autostradami, nie zdają sobie sprawy z ich specyfiki, a co za tym idzie z gigantycznego niebezpieczeństwa jakie ściągają na siebie i innych. Obok notorycznego i irytującego zajmowania lewego pasa, zdarzają się kierowcy, którzy jeżdżą pod prąd, cofają się gdy miną swój zjazd, czy zwyczajnie parkują na autostradzie.

Plagą w pewnym momencie stali się też autostopowicze wychodzący na trasę. Nie zdają sobie oni sprawy, że dosłownie igrają ze śmiercią. Podmuch rozpędzonego samochodu

ciężarowego może spowodować wessanie dorosłej osoby na pas ruchu, wprost pod koła następnego pojazdu. Pracownicy eksploatacji reagują błyskawicznie na tego typu zachowania i z reguły udaje się skutecznie zapobiec tragedii. Między innymi z takich względów tak ważna jest informacja o wszelkich zauważonych nieprawidłowościach, płynąca od uczestników ruchu do Centrum Zarządzania Autostradą. Informacja taka może uratować i często ratuje ludzkie życie.

AESA posiada w archiwach z monitoringu cały szereg filmów, na których zarejestrowane zostały absurdalne zachowania kierowców. Bywają one wykorzystywane właśnie w celach edukacyjnych. Ostatnio były prezentowane w ramach kampanii Gazety Wyborczej „Poznański Łoś Drogowy”, której AESA była partnerem. Czasem piętnowanie głupoty, może okazać się bardzo skutecznym środkiem ratowania życia.



Trudne warunki atmosferyczne

Obwody Utrzymania Autostrad wyposażone są w nowoczesny sprzęt, który pozwala na utrzymanie przejezdności trasy, nawet w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Przykładowo w sezonie zimowym utrzymaniem autostrady zajmują się solarki wyposażone w nowoczesne dozowniki, które dostosowują ilość soli do bieżących warunków atmosferycznych. Już na etapie zakupów sól kamienna przechodzi specjalne badania, tak by zapewnić surowiec o optymalnych parametrach.

Co więcej, stosowana sól jest wcześniej nawilżana solanką. Dzięki temu, nie tylko szybciej zaczyna się proces topnienia śniegu, ale również sól przykleja się do powierzchni i nie jest np. zdmuchiwana przez wiatr. Zwiększa to zarówno bezpieczeństwo drogowe, jak i ogranicza przedostawanie się nadmiernych ilości soli do gleby i wód gruntowych. W przypadku wystąpienia szczególnie niskich temperatur, w miejsce chlorku sodu (soli drogowej), stosuje się chlorek wapnia wykazujący wówczas większą skuteczność. Z założenia, ze względów bezpieczeństwa, nigdy na autostradzie nie stosuje się piasku ani jego mieszanek z solą. Sezon 2010/2011 okazał się szczególnie trudny, podobnie jak trudny był sezon 2009/2010.

Wypadki

Autostrady, w tym płatny odcinek A2 Konin - Nowy Tomyśl, którego operatorem jest AESA, są znacznie bezpieczniejsze od przeciętnych dróg. Odnosząc liczbę zdarzeń drogowych do długości odcinka i porównując je z analogicznymi wielkościami obliczonymi ze statystyk dotyczących polskich ogółu dróg, zobaczymy, że prawdopodobieństwo wypadku na odcinku Nowy Tomyśl – Konin jest o blisko 30% niższe, liczba rannych o blisko 20% mniejsza, a zabitych o aż 36%. Niemniej jedyną satysfakcjonującą liczbą wypadków jest zero i do tej wielkości należy dążyć.

Niestety ze względu na stosunkowo duże prędkości zdarzenia na autostradzie są często tragiczne w skutkach. Mimo narastającego ruchu, liczba wypadków spadła na przestrzeni

ostatnich pięciu lat. Niestety też liczba zabitych w nich osób utrzymuje się na podobnym poziomie.

	2006	2007	2008	2009	2010
Liczba wypadków	57	35	37	20	23
Liczba rannych	90	72	51	29	27
Liczba zabitych	8	7	7	2	7

Sytuacje krytyczne

Infrastruktura przygotowana przez Autostradę Wielkopolską została zaprojektowana w sposób, który gwarantuje ograniczenie skutków groźnych wypadków, takich jak przykładowo rozszczelnienie się cysterny z ładunkiem niebezpiecznym. Każde Miejsce Obsługi Podróżnych wyposażone jest w system umożliwiający bezpieczne dla środowiska zrzućcie ładunku. Rolą Pracowników AESA jest zapewnienie szybkiego i bezpiecznego rozładunku groźnego dla ludzi lub środowiska towaru, tak by wyeliminowane zostało ryzyko lokalnej katastrofy ekologicznej. Również w przypadku awarii na trasie przejazdu, gdyby nie udało się dotrzeć do Miejsca Obsługi Podróżnych, system odwadniający Autostrady Wielkopolskiej jest zaprojektowany w sposób, który zapewnia środowisku bezpieczeństwo, a Pracownicy AESA przygotowani są do tego, by w krytycznej sytuacji pomóc służbom ratowniczym w zabezpieczeniu miejsca wypadku i ograniczeniu jego negatywnych skutków.

Jakość świadczonych usług

Jak wspomniano na wstępie – do końca 2010 r. w AESA zostanie wdrożona kompleksowa polityka zarządzania jakością. Niemniej już dziś wszelkie skargi są analizowane i są podstawą wprowadzania zmian, które pozwalają unikać powtarzania błędów w przyszłości. Z satysfakcją należy stwierdzić, że liczba reklamacji znacząco spada z roku na rok:

	2008	2009	2010
Liczba reklamacji	182	133	54

Liczba ta nie jest duża, jeżeli zestawimy ją z faktem, że przez jeden Punkt Poboru Opłat przejeżdża w ciągu doby około 20 000 pojazdów. 11 spośród wszystkich reklamacji czyli 20% zostało uznanych za zasadne. Najczęściej przyczyną reklamacji było nieuznanie winiety, błędna kategoryzacja pojazdu i pobranie opłaty pomimo prowadzenia na autostradzie prac odwodnieniowych, które obniżały komfort przejazdu.

Bezpieczne i przyszłościowe miejsce pracy

Struktura zatrudniania

Na koniec 2010 roku AESA dawała zatrudnienie 339 osobom, co jak wspomniano, wkrótce znacznie się zmieniać w związku z prowadzoną rekrutacją pracowników na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl. Tradycyjnie rekrutacji będzie towarzyszyło założenie, że miejsca pracy, które powstaną będą miejscami pracy dla lokalnej społeczności. Za podejście to AESA była już wyróżniana przez niezależnych ekspertów, w tym przez Forum Odpowiedzialnego Biznesu w raporcie „Odpowiedzialny Biznes 2008”. Jest to szczególnie istotne na terenach, na których nie ma zbyt wielu pracodawców, w tym wiejskich, które zagrożone są procesem wykluczenia społecznego. Takimi terenami, do tego o sporym bezrobociu, są tereny województwa lubuskiego. Niezmiennie od lat ok. 90% pracowników to osoby zamieszkujące w bezpośrednim sąsiedztwie firmy.

Warto podkreślić, że około 50% stanowią kobiety. Jest to niezmiernie ważne właśnie na terenach wiejskich, gdzie kobiety stosunkowo rzadko znajdują zatrudnienie i często pozostają w gospodarstwie domowym. Panie zdecydowanie dominują w Punktach Poboru Opłat. Natomiast funkcje związane z bieżącym utrzymaniem drogi pełnione są przez mężczyzn. Szczególnie istotne jest to, że kobiety obsadzają 59% stanowisk kierowniczych w firmie, czyli jest ich więcej na stanowiskach kierowniczych niż ogółem w firmie. Sytuacja taka nie należy do zbyt często spotykanych. 1/3 najwyższych stanowisk menedżerskich również piastowana jest przez panie. Aby ułatwić możliwość podjęcia zatrudniania młodym matkom, firma zdecydowała się dopłacać do opieki przedszkolnej maluchów.

Firma nie zamyka się też na osoby z grupy 50+, szczególnie zagrożonej wykluczeniem na polskim rynku pracy. Stanowią one w przybliżeniu ok. 10% zespołu. Są to Pracownicy ogromnie doświadczeni i oddani firmie. Dlatego też niektórzy z nich, za obopólną zgodą pozostają w firmie, mimo że osiągnęli już wiek emerytalny. Zwłaszcza w grupie osób powyżej 50 roku życia, odnotowywane zostały również pojedyncze przypadki utraty przez Pracownika zdolności do wykonywania pracy z przyczyn zdrowotnych. Teoretycznie negatywny wynik badań okresowych, zgodnie z literą prawa, mógłby skutkować rozwiązaniem umowy o pracę. Należy mieć jednak świadomość, że dla osoby, której zdrowie nie pozwala na pracę na obecnym stanowisku, zwolnienie oznaczałoby utratę środków do życia. Dlatego też staramy się być w takich przypadkach niezmiernie elastyczni i w miarę możliwości przesuwac osobę na stanowisko, na którym praca nie będzie kolidowała z jej stanem zdrowia.

Pracownicy AESA zatrudnieni są na umowę o pracę na czas nieokreślony. Praktykuje się przyjmowanie Pracowników na umowę próbną, a następnie na umowę roczną, która następnie przechodzi w umowę na czas nieokreślony. Stabilność finansowa spółki, a tym

samym stabilność miejsc pracy, jest jednym z głównych atutów wymienianych spontanicznie przez Pracowników. Niska rotacja (<3%) jest niezmiernie ważna dla samej firmy, bo dzięki niej nie ma istotnego odpływu kompetencji, a zespół zachowuje wysoką efektywność. Polityką rekrutacyjną, tradycyjnie opiera się na rekrutacji wewnętrznej (ok. 80%). Oczywiście rozrost firmy, będzie siłą rzeczy oznaczał przyjęcia z zewnątrz, zwłaszcza że rozciągnięcie zespołu firmy uniemożliwia ich przemieszczanie na alternatywne stanowiska bez szkody dla życia prywatnego.

Dialog i satysfakcja pracowników

Dwa razy do roku organizowane się spotkania w poszczególnych jednostkach (Punkty Poboru Opłat, Obwody Utrzymania Autostrad). Bezpośrednio z zespołami spotykają się menedżerowie odpowiedni za poszczególne pionery, dyrektor HR oraz PR Manager. Pretekstem spotkań jest tradycyjnie zamknięcie sezonu letniego i zimowego. Służą one rozmowom o oczekiwaniach pracowników. Podczas spotkań omawiane są plany na najbliższy rok, kwestie związane z bieżącą pracą, w tym właśnie kwestie personalne i socjalne. Warto podkreślić, że wiele z wdrażanych w życie rozwiązań, to efekt tych właśnie spotkań. Dotyczą one tak kwestii technicznych, jak i socjalnych, choćby wyposażenia.

Dodatkowo, zgodnie z deklaracją złożoną w ubiegłorocznym raporcie, po raz pierwszy w historii AESA zamknięciu roku 2010 towarzyszyło badanie satysfakcji pracowników (odbyło się już w 2011 r.). Aby zagwarantować pracownikom komfort, zwłaszcza jeśli chodzi o anonimowość, całość badania była prowadzona przez osoby z firmy zewnętrznej, a żądana z ankiet nie trafiła do rąk menedżerów firmy. Otrzymali oni jedynie przeanalizowane statystycznie wyniki. Badanie pozwala monitorować około 40 różnych aspektów związanych z satysfakcją i jakością pracy, wpisując się tym samym w kompleksowy program zarządzania jakością w firmie. Wyniki badania okazały się być bardzo optymistyczne, bo m.in. pokazały bardzo duży stopień utożsamiania się pracowników z firmą i dobrą atmosferę pracy. Pozwoliło również zidentyfikować kilka obszarów wymagających optymalizacji.



Firma zdecydowała się wdrożyć Kodeks Etyki, który ma na celu ustanowienie ogólnych zasad, którymi powinni kierować się Pracownicy i kadra kierownicza w codziennym życiu firmy. Odnosi się on do kwestii przeciwdziałania dyskryminacji czy też potencjalnej korupcji i łapownictwu. Zawiera również formalne rozwiązania procesowe w zakresie zgłaszania przypadków naruszeń postanowień Kodeksu i zachowań nieetycznych. W chwili obecnej Kodeks oczekuje na formalną uchwałę zarządu, znajduje się więc w finalnej fazie wdrożenia.



„Przełożeni dbają o to, aby podjęte działania i decyzje były zrozumiałe dla pracowników”



„Mam poczucie, że odpowiadam za własną pracę”



„W pracy kładzie się nacisk na standardy BHP. Warunki pracy chronią bezpieczeństwo pracowników”



Bezpieczeństwo w pracy

Praca na autostradzie wiąże się niestety ze zwiększonym ryzykiem wypadków. Dlatego też firma niezmiernie poważnie podchodzi do tych kwestii. Wszystkie stanowiska pracy mają opracowane oceny ryzyka. Mimo ścisłego przestrzegania prawa od początku działalności operacyjnej AESA, czyli od grudnia 2003 roku, w firmie doszło aż do 60 wypadków przy pracy. Choć były to w większości drobne stłuczenia i skaleczenia, to sytuację taką należało uznać za zdecydowanie niesatysfakcjonującą. Najwięcej wypadków, bo aż 12, wydarzyło się w 2009 roku, a ich przyczyną tych zdarzeń była najczęściej rutyna oraz ignorancja powodująca niestosowanie się do podstawowych zasad BHP.

Nawet najlepsze środki ochrony fizycznej nie zabezpieczą przed wypadkiem, jeśli nie są wykorzystywane. Problem nie leżał w samych zabezpieczeniach, a w uświadomieniu pracowników. Przechodzone okresowo, obligatoryjne szkolenia BHP, jak widać również okazały się nie być wystarczające. Dlatego postanowiono podjąć dodatkowe działania edukacyjne, które wpłyną realnie na zachowania pracowników, a tym samym na liczbę wypadków. Edukacja musiała spełnić kilka warunków:

- zostać przeprowadzona w sposób prosty i obrazowy,
- odnosić się do ryzyka i sytuacji spotykanych na konkretnym stanowisku pracy,
- dotrzeć do każdego zagrożonego pracownika.

Firma postanowiła opracować i wydać specjalną broszurę, która ma za zadanie przypominać wszystkim o podstawowych zasadach bezpieczeństwa w pracy i pomóc pracownikom ich przestrzegać. Zawartość broszury została przygotowana wspólnie przez specjalistę ds. BHP, ekspertów od komunikacji, dział personalny oraz, co kluczowe, przez kierowników poszczególnych pionów obwodów utrzymania autostrad i punktów poboru opłat. Dzięki temu materiał nie odnosił się do teoretycznych sytuacji i ryzyk, lecz do tych spotykanych w codziennej pracy, do konkretnych czynności powtarzanych każdego dnia. Każdy z pracowników, włączając także tych, którzy rozpoczynają pracę w AESA, otrzymuje, oprócz podstawowych informacji o firmie i zakresie obowiązków, również w/w broszurę.

Pierwsze dwie broszury zostały skierowane do pracowników działu Poboru Opłat i pracowników Działu Eksploatacji, kolejne dla pracowników biura oraz działu technicznego. W broszurach tych znalazły się m.in. informacje jak bezpiecznie poruszać się po autostradzie, jak wychodzić z auta na autostradzie, jak przechodzić przez pasy Placu Poboru Opłat, czy jak bezpiecznie pracować z kosiarką. Całości dopełniły proste, komiksowe rysunki obrazujące skutki niestosowania się do procedur.

Celem, do którego firma chce dążyć, jest „zero wypadków” przy pracy. Choć zapewne trudno będzie całkowicie wyeliminować takie ryzyko, można podejmować działania, które znacząco je ograniczą. Dlatego też w 2011 roku w trakcie ocen pracowniczych przełożeni będą w rozmowach z nimi poruszać również kwestie związane z bezpieczeństwem i higieną pracy. Chodzi tak o ich opinie, jak i o sprawdzenie konkretnej wiedzy podwładnych na temat zasad bezpieczeństwa na konkretnych stanowiskach pracy, która zawarta jest w broszurze oraz ich osobistego stosunku do przestrzegania tych zasad. Oczywiście działania te uzupełniane są też

innymi, choćby komunikacją wewnętrzną (gazetka firmowa), która porusza różne wymiary zachowania bezpieczeństwa w pracy na drodze.

Broszurki zostały wydane pracownikom po raz pierwszy w drugiej połowie 2009 roku, kiedy notowano najwyższy wskaźnik wypadkowości. Efekt - w 2010 roku liczba wypadków zmniejszyła się aż o 50% (7 wypadków), a liczba nieobecności z powodu wypadków przy pracy spadła z 673 odnotowanych w 2009 do 143 w roku 2010, czyli o 80%!

Równocześnie bardzo dużą uwagę przykładają się do wprowadzania wszelkich możliwych zabezpieczeń technicznych. Na wniosek AESA Autostrada Wielkopolska SA przygotowała specjalne, dodatkowe wzmocnienia stalowe, które zwiększają bierne bezpieczeństwo pracujących w budkach na Placach Poboru Opłat. Specjalne stalowe zapory znajdują się na wiele metrów wcześniej i chronią budkę przed skutkami kolizji. W razie wypadku właśnie bariery, a nie budki, będą absorbować większość siły uderzenia. W efekcie Pracownikom zajmującym się poborem opłat grozi mniejsze niebezpieczeństwo.

Kompleksowe działanie firmy w obszarze BHP docenili pracownicy, co jednoznacznie ujawniło badanie satysfakcji. Odsetek pracowników, który zgadza się z tym, że „w firmie panują dobre warunki pracy oraz że wyposażenie stanowiska jest właściwe” wyniósł 90,9%. Z kolei z tym, że w pracy kładzie się nacisk na standardy BHP, a jej warunki chronią bezpieczeństwo pracowników, zgodziło się aż 93,0% z nich. 87,9% potwierdza, że rozwiązania techniczne oraz opracowane procedury pracy na drodze i w Punktach Poboru Opłat zapewniają bezpieczeństwo pracowników.

Wynagrodzenia

Kwota wydatków na wynagrodzenia brutto w 2010 wyniosła 15,3 mln zł, średnie wynagrodzenie brutto na koniec roku wyniosło 3.767 zł. Ponadto pracodawca zapłacił ponad 600 tys. zł składek na Pracowniczy Program Emerytalny, około 115 tys. zł wyniosły koszty pakietu medycznego, a ok. 40 tys. zł koszty dodatkowych ubezpieczeń.

Wynagrodzenia w firmie są porównywalne od przeciętnych w kraju (o około 2% niższe). Niemniej bardziej miarodajny obraz uzyskamy porównując je ze średnimi wynagrodzeniami w Wielkopolsce, od których są istotnie wyższe (o ok. 12%). Co więcej, jest to kolejny rok kiedy dynamika płac jest również wyższa od przeciętnej. O ile w Polsce i Wielkopolsce wynagrodzenia wzrosły przeciętnie odpowiednio o 5,5% i 5,3%, to w AESA o blisko 7%. Warto też zauważyć, że ceny towarów i usług konsumpcyjnych, w okresie dwunastu miesięcy 2010 r., wzrosły w Polsce o 3,1%. Tym samym wzrost płac w AESA był wzrostem realnym, który więcej niż tylko kompensował inflację.

	2009 r.	2010 r.
Przeciętne wynagrodzenie w kraju	3 649 ⁵	3 848 ⁶
<i>dynamika</i>	5,5%	
Przeciętne wynagrodzenie w woj. wielkopolskim	3204 ⁷	3374 ⁸
<i>dynamika</i>	5,3%	
Przeciętne wynagrodzenie w AESA	3 525	3 767
<i>dynamika</i>	6,9%	

Porównując wynagrodzenia w AESA do wynagrodzeń w regionie, należy wziąć pod uwagę również to, że w średnią liczoną dla regionu wliczają się wynagrodzenia w dużych miastach, takich jak Poznań, podczas gdy znaczna część Pracowników AESA pracuje na terenach niezurbanizowanych, których sytuacja społeczno-ekonomiczna jest nieco trudniejsza od przeciętnej. Dlatego też poziom wynagrodzeń oferowanych przez firmę można uznać za co najmniej godziwy.

Wynagrodzenia poszczególnych pracowników zależą od zajmowanego stanowiska i odpowiedzialności, z jaką wiąże się konkretny rodzaj pracy, a także od kwalifikacji pracownika. Kluczem w polityce wynagradzania i promowania jest ocena roczna. Jest ona dokonywana w oparciu o arkusz ocen określający specyficzne kryteria dla konkretnych stanowisk pracy. Niezależnie od stałych wynagrodzeń, tradycją w firmie stało się przyznawanie uznaniowej nagrody rocznej, która w przybliżeniu odpowiada wysokości jednomiesięcznego wynagrodzenia. Nagrody wypłacane są na koniec roku przed Bożym Narodzeniem. Taka forma wypłaty nagrody jest bardziej preferowana przez pracowników, niż na przykład premia kwartalna, choć pracownicy nie byli tu jednoznaczni. Za utrzymaniem obecnej formy opowiedziało się 49,5% zespołu, podczas gdy 40,0% było za zmianą.

Obok pensji pracownicy otrzymują dodatki, których wysokość jest dla nich bardziej korzystna niż ta wynikająca bezpośrednio z Kodeksu Pracy. Przykładowo za pracę w godzinach nocnych otrzymują oni 120% 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 informatyczna czy intensywne opady śniegu), otrzymuje on stawkę jak za nadgodziny. Pracownicy dostają też ryczałt, mający zrefundować koszt dodatkowego dojazdu do pracy, co jest dobrowolnym zobowiązaniem firmy. Ryczałt ten został przyznany w odpowiedzi na oczekiwania pracowników, którzy zgłaszali je podczas cyklicznych spotkań z dyrektorem personalnym. Uczciwe podchodzenie do rozliczania kwestii pracy w godzinach nadliczbowych sprawia, że 75,3% pracowników deklaruje, że chętnie bierze nadgodziny. Niektórzy możliwość dorobienia postrzegają wręcz jako dużą zaletę pracy w firmie. Ze zrozumiałych

⁵ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 stycznia 2010 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2009 r.

⁶ Obwieszczenie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego z dnia 19 stycznia 2011 r. w sprawie przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2010 r.

⁷ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 27 stycznia 2010

⁸ Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa wielkopolskiego z dn. 28 stycznia 2011

względów, związanych z prowadzeniem domu, kobiety są znacznie mniej skłonne w deklarowaniu pracy w nadgodzinach niż mężczyźni.

Inwestowanie w rozwój i dodatkowe świadczenia na rzecz pracowników

Polityka długoterminowego wiązania się z pracownikami sprzyja inwestowaniu w ich rozwój i nie zmienia się istotnie na przestrzeni lat. Niektóre szkolenia mają formę kursów dających specjalne uprawnienia, np. dodatkowe, specjalistyczne prawo jazdy. Typowe szkolenia to np. kursy kasjera walutowego, kursy spawania, operatorów koparko-ładowarki, kursy prawa jazdy kat. E, szkolenia z obsługi trudnego klienta, negocjacji, radzenia sobie w sytuacjach stresowych. Poza szkoleniami zleconymi przez pracodawcę, AESA zachęca pracowników do nauki języków obcych, finansując koszty kursów. Niektórym pracownikom dofinansowana jest też nauka w szkołach średnich i wyższych. Dzięki zdobytym kwalifikacjom atrakcyjność pracowników AESA na rynku pracy staje się większa.

Aby pracownicy wiązali swoją przyszłość właśnie z AESA, firma oferuje im wiele dodatkowych korzyści, do których nie obliżuje jej prawo, np.:

- od kilku lat wszyscy pracownicy AESA są objęci opieką medyczną (co jest szczególnie ważne na terenach wiejskich, gdzie dostępność do nowoczesnej opieki medycznej nie zawsze jest dostateczna),
- w 2009 r. ostatnim roku pakiet medyczny rozszerzono psychologa i psychiatrę; co więcej, w 2010 roku nowa umowa z firmą świadczącą usługi medyczne, umożliwiła pracownikom opcjonalne wykupienie pakietów medycznych dla ich rodzin,
- na początku 2009 roku uruchomiony został Pracowniczy Program Emerytalny obejmujący wszystkich chętnych pracowników, w którym pracodawca finansuje składkę emerytalną w wysokości 5% wynagrodzenia,
- firma dofinansowuje letni i zimowy wypoczynek dla dzieci pracowników.

Warto w tym miejscu podkreślić, że akcjonariusze corocznie tworzą dodatkowe, nieobligatoryjne odpisy na fundusz socjalny. W 2010 r. z funduszu socjalnego wydatkowano kwotę prawie 790 tys. PLN, co w przeliczeniu na jednego pracownika daje kwotę 2 330 zł, podczas gdy obowiązkowy odpis ustawowy na jednego pracownika w 2010 r. wynosił 1 000 zł.

Kompleksowe i długoterminowe myślenie o rozwoju pracowników znajduje również potwierdzenie w wielu wyróżnieniach jakie AESA otrzymała. Powtórnie została uznana za solidnego pracodawcę, tym razem otrzymując tytuł „Solidny Pracodawca 2010”. Uzyskała również tytuł „Odpowiedzialny Pracodawca – Lider HR”. Firmą, będącą członkiem Wielkopolskiego Związku Pracodawców, tytuły Solidnego Pracodawcy otrzymuje od 2008 roku.

Bezpieczna dla środowiska

Autostrada Eksploatacja SA jest operatorem, który zajmuje się bieżącym zarządzaniem i utrzymaniem autostrady A2 Nowy Tomyśl - Konin. Tym samym rolą firmy jest m.in. monitorowanie stanu technicznego infrastruktury i dbanie o jej należyty stan, co bezpośrednio przyczynia się do minimalizowania ryzyka i szeroko pojętego ujemnego wpływu na środowisko.

Zidentyfikowano kluczowe obszarami wpływu działalności na środowisko. Są to:

- 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 śliiskości i energii w wyniku eksploatacji (bilans masowy),
- hałas i spaliny emitowane przez poruszające się autostradą pojazdy.

Wycieki substancji i skażenia

Jak wspomniano we wcześniejszej części raportu, infrastruktura autostrady przygotowana została tak, by zapobiegać skażeniom i ograniczać ich skutki środowiskowe. Zastosowane rozwiązanie na autostradzie daje możliwość przeniesienia niebezpiecznego ładunku z uszkodzonego pojazdu do specjalnie do tego przeznaczonych zbiorników. Systemy odwodnienia pozwalają na odseparowanie substancji ropopochodnych, stanowiących zagrożenie dla wód powierzchniowych, poprzez uruchomienie zasuw zabezpieczających przed przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska wodnego jak i wyłapanie substancji ropopochodnych z wód spływających z autostrady poprzez zainstalowanie tzw. separatorów. Rolą AESA jest powiadomienie służb ratunkowych w sytuacjach zagrożenia oraz podjęcie działań minimalizujących rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych przed przybyciem służb ratowniczych .

W 2010 r. nie odnotowano istotnie dużych awarii i skażeń. Miało miejsce kilka przypadków związanych z wyciekami oleju napędowego na pobocze, w wyniku których konieczna była rekultywacja terenu.

Zarządzanie odpadami

W Miejscach Obsługi Podróżnych pozostawiane przez podróżnych papier, szkło, metal i plastik są wstępnie segregowane dzięki zainstalowaniu pojemników do selektywnej zbiórki. Analogicznie segregowane są odpady w biurach AESA. Odpady zebrane w sposób selektywny są przekazywane do punktów przetworzenia i mogą być ponownie wykorzystana gospodarczo. W 2010 roku z samej tylko autostrady zebrano blisko 1 tonę papieru, ok. 360 kg opakowań z metalu (głównie puszki po napojach), 5,35 tony opakowań szklanych oraz ok. 5,1 tony tworzyw sztucznych. Problemem w segregacji odpadów na obiektach autostradowych jest niska świadomość ekologiczna niektórych podróżnych o czym świadczy wrzucanie odpadów innych niż selektywnie zbierane opakowaniowe, do kolorowych pojemników. Obecnie, w ramach prób zminimalizowania nieprawidłowości w segregowaniu odpadów, testowane jest rozwiązanie w postaci specjalnych otworów w pokrywach pojemników, które mają utrudnić wrzucanie do pojemnika wszystkich odpady bez względu na ich charakter.

Specyfika działalności firmy sprawia, że wytwarza ona odpady, takie jak świetlówki, oleje (silnikowe, przekładniowe, hydrauliczne itp.), akumulatory i opony. Wszystkie one mogą być szczególnie niebezpieczne dla środowiska i zgodnie z wymogami prawa są odbierane przez uprawnione podmioty i odpowiednio zagospodarowywane.

Firma posiada wydzielone miejsca magazynowania na odpady oraz boksy na odpady większe gabarytowo. Zgodnie z wydanymi decyzjami administracyjnymi miejsce i sposób magazynowania odpadów zabezpiecza środowisko przed zagrożeniami takimi jak m.in. wymywaniem substancji szkodliwych do środowiska.

Specyficzną kategorię, formalnie klasyfikowaną jako odpad, stanowią potrącone na autostradzie zwierzęta. Choć cała autostrada jest ogrodzona, dzięki czemu ryzyko przedostania się na trasę zwierzęcia jest zminimalizowane, to czasami dochodzi do tego typu zdarzeń. Po usunięciu z drogi martwych zwierząt przez służby AESA, specjalistyczna firma, z którą AESA ma umowę, odbiera i utylizuje zwłoki zwierząt.

W 2010 r. sama AESA wytworzyła 61 ton odpadów, o 10 ton mniej niż w roku 2009. Z tego 19 ton (31%) stanowiły odpady komunalne, 22 ton odpady biodegradowalne, pozostałych 20 ton zostało poddanych unieszkodliwieniu lub powtórnemu wykorzystaniu. Z autostrady A2 zebrano (głównie w Miejscach Obsługi Podróżnych i bezpośrednio na trasie) 337 ton odpadów pozostawionych tu przez klientów, były to głównie odpady, głównie komunalne 311 ton (92%). Resztę poddano recyklingowi.

Wpływ na bioróżnorodność

Autostrada Wielkopolska, dzięki wprowadzonym na etapie budowy rozwiązaniom minimalizującym negatywny wpływ autostrady na środowisko, rekompensuje defragmentację środowiska przyrodniczego.

Choć obecnie eksploatowany fragment A2 nie przechodzi bezpośrednio przez tereny chronione i uznane za szczególnie cenne przyrodniczo, to na pewnym odcinku graniczy on z

Nadwarciańskim Parkiem Krajobrazowym, a na wysokości Poznania przebiega w odległości kilku kilometrów od Wielkopolskiego Parku Narodowego. Jednak nawet ewentualny brak terenów o szczególnej wartości przyrodniczej, nie zezwala na ignorowanie kwestii środowiskowych. Autostrada Wielkopolska przygotowała, 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. Rolą AESA jest monitorowanie zarówno stanu ogrodzeń, jak i przejść dla zwierząt a na nich m.in nasadzeń, których obecność zapewnia zwierzynie poczucie większego bezpieczeństwa i pozwala bezstresowo korzystać z wybudowanych dla nich udogodnień, mających na celu zrekompensowanie przecięcia ich naturalnych szlaków migracyjnych.

AESA jakiś czas temu włączyła się w unijny projekt 1CE052P3 SALVERE „Semi-natural grassland as a source of biodiversity improvement”, którego partnerem w Polsce jest Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu. Celem projektu jest analiza możliwości przeniesienia poprzez nasiona roślinności, z przyrodniczo cennych półnaturalnych łąk, w nowe miejsca. Bogate florystycznie łąki wyróżnione przez Unię Europejską w Dyrektywie Siedliskowej przenoszone mogą być na tereny wymagające odtworzenia, zdegradowane łąki lub inne tereny, takie jak właśnie pobocza autostrad.

Zużycie paliw i energii

Z formalnego punktu widzenia emisję CO₂ należy podzielić na dwie podstawowe kategorie. Tą wynikającą z ruchu pojazdów użytkowników po autostradzie oraz tą związaną z samym funkcjonowaniem A2. Jeżeli chodzi o tą pierwszą, znacząco większą i nie przypisywaną do formalnej emisji Autostrady Eksploatacja, to stanowi ona dodatkowe obciążenie dla lokalnego ekosystemu. Istotna jest tu tak ilość, jak i czystość spalin. Warto jednak podkreślić, że w ujęciu całościowym, pokonanie tego samego odcinka drogami równoległymi do autostrady wiąże się z większym zużyciem paliwa, a tym samym z większą emisją. Stabilna jazda, bez skrzyżowań, bez ciągłego przyhamowywania i przyśpieszania, przyczynia się do tego, że jazda jest bardziej ekonomiczna i ekologiczna. Co ważne, ograniczenie ruchu przez teren zabudowany i wyprowadzenie go na autostradę przyczynia się do poprawy jakości powietrza, zwłaszcza w zakorkowanych miastach. Mimo wszystko należy mieć świadomość, że wolumen spalin, choć nieco mniejszy, przesuwają się na tereny niezabudowane i obciążają ich ekosystem.

Samo funkcjonowanie autostrady wiąże się również z dodatkową emisją gazów cieplarnianych. Głównym źródłem bezpośredniej emisji dwutlenku węgla (Scope 1) w przypadku AESA są pojazdy spalinowe wykorzystywane w pracach utrzymaniowych oraz kotłownie gazowe, dostarczające ciepła. Pojazdy eksploatacyjne i urządzenia należące do Autostrady Eksploatacja spełniają wymogi norm jakości spalin, a ciepło wytwarzane jest jak wspomniano w procesie spalania gazu, co wiąże się z relatywnie niską emisją CO₂. Pośrednia emisja (Scope2) związana jest z produkowaniem energii elektrycznej zużywanej przez firmę. Firma nie analizuje emisji klasyfikowanej przez protokół GHG jako Scope 3.

Jeżeli chodzi o zużycie energii elektrycznej, to głównymi źródłami jej konsumpcji są niezmiennie:

- oświetlenie odcinków autostrady,
- oświetlenie oraz zasilanie urządzeń w Obwodach Utrzymania Autostrad, na Placach Poboru Opłat, w Miejscach Obsługi Podróżnych i warsztatach mechanicznych.

Dodatkowo energią elektryczną ogrzewane są budki na Placach Poboru Opłat.

AESA analizuje możliwości ograniczenia zużycia energii elektrycznej, ale oszczędności te nie mogą nigdy odbywać się kosztem bezpieczeństwa drogowego, które jest bezwzględnym priorytetem. W przypadku oświetlenia odcinków trasy, które z pewnością konsumuje najwięcej energii, stosuje się typowe rozwiązania, takie jak włączniki zmierzchowe lub zegary. Eliminuje to sytuację, w której oświetlenie działałoby zbyt długo i powodowało marnotrawienie energii. Ponadto, w coraz większej liczbie elementów oświetlenia dodatkowego, takiego jak np. znaki zajętości pasa, stosuje się w miejsce starszych i mniej oszczędnych rozwiązań technicznych, wyjątkowo energooszczędne diody LED. Warto też wspomnieć o tym, że wszystkie kolumny alarmowe wzdłuż autostrady, zasilane są z baterii słonecznych.

Istotny wpływ na zoptymalizowanie zużycia energii elektrycznej może mieć wprowadzenie elementów sterujących w systemie oświetlenia trasy, do którego AESA obecnie się przygotowuje. Chodzi o to, że z wiekiem i postępującym zużyciem świetlówek w poszczególnych lampach świecą coraz słabiej, co wynika z ich konstrukcji. Typowym rozwiązaniem jest dostosowanie ustawienia oświetlenia do późnej fazy cyklu życia lampy, tak by wówczas dawała wymaganą ilość światła. Tym samym, na początku swojego działania, świeci ona znacznie silniej, niż byłoby to wymagane. Wg dostawców rozwiązań sterujących, które pozwalają na regulowanie siły światła w ciągu życia lampy, wprowadzenie go może pozwolić nawet na 40 – 50% oszczędności w zużyciu energii, co bezpośrednio ograniczy pośrednio przyczynianie się AESA do emisji gazów cieplarnianych. Niestety ze względu na ograniczenia budżetowe nie udało się w zeszłym roku podjąć działań w tym zakresie. W najbliższym roku będzie analizowana możliwość dostarczenia przez dostawców energii ze źródeł odnawialnych.

Energia elektryczna i paliwa	Jednostka	Zużycie w 2010 r.	Przybliżona ilość CO ₂ ⁹ 2010 r. (kg)
Zakupiona energia elektryczna	kWh	5 424 900	357 446,1
Olej napędowy	tony	511,2	154 739,5
Benzyna	tony	9,7	28 290
Gaz ziemny wysokometanowy	m ³	381,00	74 756
Gaz propan-butan	tony	59,1	167 572
		łącznie	539 247,4

Nie można zapominać jednak, że jednym z obowiązków, jakie w zakresie swojej działalności posiada AESA, jest pielęgnowanie terenów zielonych, na których rośnie kilkaset tysięcy drzew i krzewów, oraz ponad tysiąc hektarów powierzchni trawiastych. Zieleń autostradowa przyczynia się do pochłaniania (tzw. biosekwestracji) CO₂, co pozwala na bilansowanie emisji wynikającej z prowadzenia działalności gospodarczej i sprawia, że dzisiejsza eksploatacja jest działalnością zeroemisyjną. Trzeba jednak mieć świadomość, że biomasa tylko okresowo wiąże CO₂. Uwalnia się ono w procesie spalania lub butwienia. Niemniej, nawet okresowe wyeliminowanie go jest korzystne dla klimatu, bo przyczynia się do zmniejszenia wolumenu CO₂ w atmosferze.

Woda i ścieki

Woda używana na autostradzie to w większości woda używana do celów sanitarnych w Miejscach Obsługi Podróżnych. Jej oszczędne zużycie jest możliwe dzięki stosowaniu automatycznych urządzeń sanitarnych (np. krany uruchamiane na podczerwień). Tym samym zbędne zużycie wody jest ograniczone do minimum, a monitoring MOP prowadzony przez pracowników AESA pozwala na szybką reakcję w przypadku uszkodzenia lub dewastacji któregoś z urządzeń. Woda w większości pochodzi z sieci wodociągowej. Jedynie w Bolewicach pobierana jest ze studni głębinowej. Firma reguluje związane z tym opłaty środowiskowe.

W 2010 roku zużyto łącznie 48 tysięcy litrów wody, czyli o 17% mniej niż w roku poprzednim. Warto podkreślić jest to, że ścieki bytowe powstające w MOP są kierowane do oczyszczalni biologicznej, a ich parametry są badane przez specjalistyczną firmę. Wszelkie nieprawidłowości w funkcjonowaniu oczyszczalni zgłaszane są koncesjonariuszowi. Gwarancją zabezpieczenia wód gruntowych przed dostaniem się zanieczyszczeń wraz z wodami deszczowymi spływającymi z pasa ruchu jest szczelny system rowów, separatorów i zbiorników oraz badanie spływających wód opadowych i roztopowych pod kątem dopuszczalnych wskaźników (zawiesin i substancji ropopochodnych).

Hałas i jakość powietrza

Jeżeli chodzi o przeciwdziałanie zwiększonemu hałasowi, kluczową rolę odgrywają tu systemy ekranów wybudowanych przez Koncesjonariusza oraz pośrednio nasadzenia zieleni, stanowiące naturalne bariery dźwiękochłonne wspomagające działanie ekranów akustycznych. Rolą pracowników AESA jest monitorowanie stanu urządzeń oraz pielęgnowanie zieleni.

Pozostałe aspekty funkcjonowania firmy w otoczeniu

Zaangażowanie społeczne Autostrady Eksploatacja mają z reguły charakter lokalny i koncentrują się na:

- wsparciu, w miarę możliwości finansowych, lokalnych jednostek służb ratunkowych (głównie państwowej i ochotniczej straży pożarnej, ale też policji),
- doraźnym wsparciu szkół (pomoc w przypadku organizacji szkolnych wydarzeń; zakup pomocy naukowych, pomoc w remoncie sali, itp.),
- wspieraniu niewielkimi kwotami lokalnych wydarzeń społeczno-kulturalnych,

Ze względu na ograniczenia budżetowe nie jest to pomoc na dużą skalę. W 2010 r. łącznie na wszystkie cele przekazano kwotę 70 tys. zł. Czasami wsparcie ma charakter niefinansowy i typowo „dobrosąsiedzki”: np. pomoc w akcji przeciwpowodziowej w okolicach Goliny oraz w Luboniu koło Poznania.

Indeks GRI

Indeks	Wskaźnik	Strona
1.1	Wizja i strategia a zrównoważony rozwój	str. 3
1.2	Kluczowy wpływ na otoczenie, ryzyka, szanse, zagrożenia i wyzwania	str. 3, 4, 6, 20
2.1	Nazwa	Autostrada Eksploatacja SA
2.2	Profil i obszar działalności	str. 4
2.3	Struktura operacyjna	str. 4
2.4	Lokalizacja centrali firmy	ul. Głogowska 431, 60-004 Poznań Polska
2.5	Kraje, w których firma prowadzi działalność / zakres geograficzny działalności.	str. 3 (Polska, województwo wielkopolskie; po uruchomieniu odcinka świecko – Nowy Tomyśl, również województwo lubuskie)
2.6	Forma własności	Spółka Akcyjna
2.7	Charakter obsługiwane rynku	str. 4
2.8	Skala działalności raportującej organizacji	str. 5
2.9	Najważniejsze zmiany struktury organizacyjnej, wielkości lub zmiany własnościowe	str. 3
2.10	Nagrody i wyróżnienia otrzymane w okresie raportowania	<ul style="list-style-type: none"> Gazeta Biznesu. Po raz 6-ty firma znalazła się w rankingu. Solidny Pracodawca 2010, tytuł przyznany po raz drugi Diament Forbesa , po raz drugi Odpowiedzialny pracodawca lider HR 2010
3.1	Okres sprawozdawczy	01.01.2010 – 31.12.2010
3.2	Data publikacji poprzedniego raportu	2010 (raport za okres 01.01.2009-31.12.2009)
3.3	Cykl raportowania	Roczny
3.4	Osoba kontaktowa	s.29 Renata Rychlewska PR Manager r.rychlewska@aesa.pl
3.5	Proces definiowania zawartości raportu	str. 6
3.6	Ograniczenia raportu	Brak
3.7	Ograniczenia raportu	Raport, w ocenie firmy, spełnia wymogi stawiane poziomowi aplikacji B.
3.8	Podjęcie do raportowania spółek zależnych	n/d – przedsiębiorstwo nie posiada spółek zależnych
3.9	Techniki pomiaru danych i kalkulacji	Ewentualne wyjaśnienia znajdują się bezpośrednio w tekście, o ile są konieczne. Do kalkulacji emisji CO2 wykorzystano GHG Protocol. Wszystkie dane dotyczą roku 2010. Jedynie w przypadku zużycia soli drogowej, które ma charakter sezonowy, podawano zużycia przypadające na dany sezon zimowy.
3.10	Ewentualne korekty danych zamieszczonych w poprzednich raportach	Brak korekt
3.11	Znaczące zmiany w raportowaniu w porównaniu do poprzednich raportów	brak znaczących różnic
3.12	Indeks wskaźników GRI	str. 26
3.13	Weryfikacja	Raport nie był poddawany niezależnej weryfikacji w rozumieniu badania biegłego rewidenta. Jego zawartość została jednak przygotowana w wyniku audytu przeprowadzanego przez firmę zewnętrzną, niezależną od AESA.
4.1	Struktura zarządzania	str. 5
4.2	Czy przewodniczący Rady Nadzorczej zajmuje jednocześnie funkcje wykonawcze?	nie
4.3	Liczba członków Rady Nadzorczej	5, brak członków niezależnych
4.4	Mechanizmy dialogu z najwyższym kierownictwem firmy	str. 14
4.5	Związek pomiędzy wynikami firmy a wynagrodzeniem menedżerów	str. 17
4.6	Przeciwdziałanie ryzyku konfliktu interesu członków RN	Ze względu na specyfikę działalności firmy ryzyko takie jest niewielkie.
4.7, 4.9, 4.10	Rada Nadzorcza a zagadnienia ekonomiczne, środowiskowe i społeczne	Główni udziałowcy, których reprezentują członkowie Rady Nadzorczej, zwracają uwagę na aspekty i niezależnie prowadzą cykliczne analizy ryzyk ESG.
4.8	Misja, Wizja, Wartości, Kodeks Etyki	str. 3, 14
4.11	Stosowanie zasady ostrożności	Zasada ta ma zastosowanie w procedurach ratowniczych, w przypadku, w którym nie ma pewności co do zagrożenia jakie może stanowić przewożona substancja, jest ona traktowana jako niebezpieczna. Poza tym zasada ta ma dość ograniczone zastosowanie przy eksploatacji autostrad.
4.12	Zewnętrzne kodeksy, zbiory zasad, inicjatywy, w których firma uczestniczy.	<ul style="list-style-type: none"> Sygnatariusz Europejskiej Karty Bezpieczeństwa Drogowego UN Global Compact UN Carbon Neutral Network
4.13	Członkostwo w organizacjach i stowarzyszeniach	<ul style="list-style-type: none"> Związek Pracodawców Polskich Club Exploitation
4.14, 4.15, 4.16,	Dobór grup interesariuszy, z którymi firma współpracuje.	str. 6
4.17	Kluczowe kwestie, problemy, wyzwania	str. 7
Ekonomiczne aspekty działalności		
EC1	Bezpośrednia wygenerowana i podzielona wartość ekonomiczna, w tym przychody, koszty operacyjne, wynagrodzenia pracownicze, darowizny i inne inwestycje o charakterze społecznym, zatrzymane dochody i płatności na rzecz dostawców kapitału oraz na rzecz administracji publicznej	str. 7
EC2	Konsekwencje finansowe oraz inne zagrożenia i opcje działalności podmiotu wynikające ze zmian klimatu	Pominięte jako niematerialne
EC4	Istotna pomoc finansowa otrzymana od administracji publicznej	0 zł
EC5	Zakres proporcji standardowego wynagrodzenia początkowego w porównaniu z lokalnym wynagrodzeniem minimalnym w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 17

EC6	Strategia, procedury i proporcja wydatków na dostawców lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 7 Firma działa na poziomie lokalnym i tam, gdzie jest to możliwe, współpracuje z lokalnymi dostawcami.
EC7	Procedury zatrudnienia lokalnego i ułamek kadry kierowniczej wyższego szczebla rekrutującej się z pracowników lokalnych w istotnych miejscach prowadzenia działalności	str. 13
EC8	Rozwój i wpływ inwestycji w infrastrukturę i usługi świadczone głównie dla pożytku publicznego w formach kontraktów komercyjnych, pro bono lub w formie rzeczowej	Str. 7
EC9	Poznanie i opis istotnych, pośrednich wpływów ekonomicznych oraz ich zakresu	str. 7
Środowiskowe aspekty działalności		
EN1-EN2	Zużycie kluczowych surowców: — sól drogowa	Sezon zimowy 2010/2011: 8 927,4 ton Sezon zimowy 2009/2010: 12 931, 9 ton W tym zużycie przypadające na rok 2010: 16 641, 0 ton
EN3-EN4	Zużycie energii	5 424 900 kWh
EN8, EN21, EN9, EN10	Zużycie wody i ścieki Źródła poboru wody	48 tys. litrów str. 24
EN11	Położenie i wielkość gruntów posiadanych, gruntów dzierżawionych lub gruntów pod Zarządem podmiotu, które znajdują się na obszarach chronionych lub przylegają do takich obszarów, oraz na obszarach wartościowych pod względem bioróżnorodności, znajdujących się poza obszarami chronionymi.	str. 22 (z formalnego punktu widzenia AESA nie jest właścicielem, ani dzierżawcą gruntów, a jedynie eksploatuje autostradę znajdującą się na gruntach należących do Skarbu Państwa.)
EN12	Opis głównych konsekwencji prowadzonej działalności oraz skutków produktów i usług dla bioróżnorodności obszarów chronionych, a także obszarów o dużej bioróżnorodności leżących poza obszarami chronionymi	str. 21
EN16 i EN17	Łączna emisja pośrednia i bezpośrednia gazów cieplarnianych wg wagi	str. 23
EN19	Emisje substancji niszczących warstwę ozonową wg wagi	nieistotne
EN20	Emisje tlenków azotu (NOx) i tlenków siarki (SOx) oraz inne istotne emisje do powietrza wg rodzaju i wagi	nieistotne
EN22	Łączna waga odpadów w podziale na rodzaj i metodę utylizacji	str. 21
EN23	Istotne wycieki zanieczyszczeń	str. 20
EN26	Działania mające na celu szacowanie wpływu produktów i usług na środowisko	str. 20-24 (bieżący i dość złożony monitoring wpływu autostrady na środowisko prowadzony jest przez Autostradę Wielkopolską.)
EN27	Procent sprzedanych produktów i ich opakowań, który został odzyskany — według kategorii	nie dotyczy
EN28	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe, nałożonych z tytułu nieprzestrzegania praw i przepisów dotyczących ochrony środowiska	nie nałożono kar
EN15	Liczba gatunków z Czerwonej Księgi IUCN (Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody) i lokalnych list gatunków chronionych, które mają siedliska na obszarach, na których podmiot prowadzi działalność, w podziale według poziomu zagrożenia wymarciem.	Brak danych. Szczegółowe informacje na temat gatunków występujących w pobliżu autostrady i ich ochrony na odcinku Świecko – Nowy Tomyśl można znaleźć na stronie www Autostrady Wielkopolskiej w raportach oddziaływania na środowisko: http://www.autostrada-a2.pl/pl/ochrona-srodowiska.html .
Zatrudnienie		
LA1	Łączny personel według rodzaju zatrudnienia, typu umowy o pracę i regionu	str. 5
LA2	Łączna liczba i współczynnik rotacji Pracowników w podziale według grup wiekowych, płci i regionu	str. 14
LA4	Procent Pracowników objętych umowami zbiorowymi	n/d
LA5	Minimalne okresy powiadomień o istotnych zmianach w działalności, w tym kwestia uwzględnienia ich w umowach zbiorowych	zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy
LA6	Odsetek całego personelu reprezentowanego przez formalne komitety BHP złożone z Pracowników i kierownictwa, monitorujące programy BHP i doradzające w tym zakresie	100%
LA7	Współczynniki urazów, chorób zawodowych, straconych dni i nieobecności oraz łączna liczba zgonów związanych z pracą w podziale według regionów	str. 16
LA8	Prowadzone programy edukacji, szkolenia, doradztwa, zapobiegania i ograniczania ryzyka mające pomagać Pracownikom, ich rodzinom i członkom społeczności w związku z poważnymi chorobami	Ze względu na specyfikę pracy firma organizuje pracownikom (kasjerzy) szkolenia związane z radzeniem sobie z sytuacjami stresowymi. Oferowany pakiet prywatnej opieki medycznej przewiduje również opiekę psychologa i psychiatry. Zatrudnieni pracownicy mogą też korzystać z profilaktyki antyalkoholowej.
LA10	Średnia liczba godzin szkolenia rocznie na jednego Pracownika, w podziale na kategorie Pracowników	12,5 godziny
LA11	Programy zarządzania umiejętnościami i kształcenia ustawicznego, które wspierają dalsze możliwości zatrudnienia Pracowników i ułatwiają im zakończenie kariery.	str. 19
LA13	Skład organów nadzorczych i podział Pracowników według kategorii uwzględniający płeć, grupę wiekową, przynależność do mniejszości i inne wskaźniki różnicowe	str. 13 Dwuosobowy zarząd składa się z mężczyzn. Wśród kilku kluczowych menedżerów znaczącą rolę odgrywają kobiety (m.in. HR, PR).
LA14	Stosunek podstawowego wynagrodzenia mężczyzn i kobiet według zajmowanego stanowiska	Analiza byłaby niemiarodajna ze względu na silną polaryzację typu pracy ze względu na płeć: przy pracach utrzymaniowych (mężczyźni), obsługa/pobór opłat (kobiety).
Prawa człowieka		
HR1	Procent i łączna liczba istotnych umów inwestycyjnych, które zawierają klauzule dotyczące praw człowieka lub zostały skontrolowane pod kątem praw człowieka.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie.)
HR2	Odsetek istotnych dostawców i podwykonawców, którzy przeszli kontrolę dotyczącą praw człowieka, oraz podjęte działania.	0% (ryzyko wystąpienia takiego przypadku przy tym rodzaju działalności gospodarczej jest niewielkie.)
HR3	Łączna liczba szkoleń Pracowników z zakresu strategii i praktyk dotyczących aspektów praw człowieka związanych z prowadzoną działalnością; odsetek przeszkolonych Pracowników	brak szkoleń
HR4	Łączna liczba przypadków dyskryminacji i podjęte działania	str. 14; nie stwierdzono
HR5	Wykryte rodzaje działalności, podczas których w istotny sposób zagrożone może być prawo do stowarzyszania się lub umów zbiorowych, oraz działania podjęte w celu zapewnienia tych praw.	str. 14; nie stwierdzono
HR6	Obszary działalności, które wyróżniono jako obciążone istotnym ryzykiem przypadków pracy dzieci; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy dzieci.	brak obszarów o istotnym ryzyku
HR7	Obszary działalności, które wyróżniono jako obciążone istotnym ryzykiem przypadków pracy przymusowej lub obowiązkowej; podjęte środki dążące do wyeliminowania pracy przymusowej lub obowiązkowej.	brak obszarów o istotnym ryzyku
HR8	Odsetek personelu ochrony przeszkolonego z zakresu strategii lub procedur podmiotu dotyczących praw człowieka mających zastosowanie w prowadzonej działalności	Firma nie posiada własnego personelu ochrony. Brak jest informacji o szkoleniach w firmie realizującej tego typu usługi na rzecz AESA.
HR9	Łączna liczba incydentów lub przypadków naruszenia praw rdzennych mieszkańców oraz podjęte działania	Nie odnotowano tego typu incydentów.
Aspekty społeczne		
SO1	Charakter, zakres i skuteczność programów i praktyk oceny i ograniczania skutków społecznych prowadzonej działalności, w tym wchodzenia na rynek, działania na nim i opuszczania rynku	str. 25

S02	Odsetek i łączna liczba jednostek organizacyjnych przeanalizowanych pod kątem zagrożeń korupcyjnych	Działanie ciągle prowadzone przez komórkę audytu wewnętrznego. Warto tu nadmienić, że zachowania korupcyjne dotyczą z reguły dość błahych incydentów związanych np. z próbą przekupienia kasjerki (inna klasyfikacja pojazdu, tańsza opłata). Przypadki takie są sporadyczne, a istniejące procedury pozwalają je eliminować.
S03	Odsetek Pracowników przeszkolonych z zakresu procedur i strategii antykorupcyjnych firmy	szkolenia nie były prowadzone
S04	Działania podjęte w odpowiedzi na przypadki korupcji	nie miały miejsca w ostatnim roku
S05	Stanowiska w dziedzinie polityki publicznej oraz udział w kształtowaniu polityki publicznej i lobbying	Firma unika lobbyingu ze względu na jego negatywne konotacje w Polsce.
S06	Łączna wartość wpłat finansowych i datków rzeczowych na rzecz partii politycznych, polityków i związanych z nimi instytucji, w podziale według krajów	0 zł
S07	Łączna liczba spraw sądowych związanych z zachowaniem niekonkurencyjnym i praktykami monopolistycznymi oraz ich wyniki	Brak
S08	Wartość pieniężna istotnych kar i łączna liczba sankcji o charakterze innym niż finansowe nałożonych z tytułu nieprzestrzegania praw i przepisów	0 zł
Odpowiedzialności za produkty i usługi		
PR1	Etapy cyklu użytkowego, na których ocenia się możliwości zwiększenia bezpieczeństwa produktów i usług; odsetek istotnych kategorii produktów i usług poddawanych takim procedurom	str.8
PR3	Rodzaje informacji o produktach i usługach wymaganych przez procedury; odsetek istotnych produktów i usług podlegających takim wymogom informacyjnym	n/d
PR2	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu wpływu produktów i usług na zdrowie i bezpieczeństwo w podziale według typu rezultatów	n/d
PR4	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu informacji i oznakowania produktów i usług w podziale według typu rezultatów	nie odnotowano
PR6	Programy zgodności z przepisami, standardami i dobrowolnymi regulaminami dotyczącymi przekazów marketingowych, w tym reklamy, promocji i sponsoringu	Ze względu na specyfikę działalności nie ma potrzeby budowania dedykowanych programów.
PR7	Łączna liczba przypadków niezgodności z przepisami oraz dobrowolnymi regulaminami z zakresu przekazów marketingowych, w tym reklamy, promocji i sponsoringu, w podziale według typu rezultatów	nie odnotowano
PR8	Łączna liczba uzasadnionych skarg dotyczących naruszenia poufności i utraty danych klienta	b/d (aspekt niematerialny)
PR9	Wartość pieniężna istotnych kar za nieprzestrzeganie praw i przepisów dotyczących oferowania i korzystania z produktów i usług	0 zł (nie założono jakichkolwiek kar)



Kontakt:

Renata Rychlewska
PR Manager

Tel.: + 48 61 8383 100
Fax: +48 61 8383 109
e-mail: r.rychlewska@aes.pl

Autostrada Eksploatacja S.A.
ul. Głogowska 431
60-004 Poznań