

Airbus Amber

Sprawozdanie Zarządu z działalności Spółki

W związku ze sporządzeniem sprawozdania finansowego za rok zakończony 31 grudnia 2023 roku Zarząd Airbus Poland S.A. (dalej „Spółka”) przekazuje sprawozdanie z działalności Spółki.

1. Istotne zdarzenia mające wpływ na działalność Spółki

W 2023 r. Airbus Poland S.A. osiągnął dobry wynik, realizując przychody w wysokości 270 mln zł, tyle samo, co w 2022 r. Jednakże z tych 270 mln zł, 30 mln zł to dodatkowy przychód, który pierwotnie nie był uwzględniony w planie sprzedaży na 2023 r. Dodatkowy przychód pochodzi głównie ze zwiększonego zakresu działalności MRO C295 (nowe zamówienia na remont silników samolotów należących do Polskich Sił Powietrznych) oraz dzięki wyższym cenom na niektóre Aerostruktury.

Pomimo wyższych, niż pierwotnie zakładano przychodów, osiągnięta rentowność (EBIT) jest poniżej oczekiwań.

Zarządzanie płynnością finansową było i nadal pozostaje priorytetem na następny rok. Pomimo restrykcyjnej polityki finansowej cel gotówkowy na koniec 2023 r. nie został zrealizowany (różnica ok. 11 mln zł). Głównym powodem braku realizacji założonego celu gotówkowego jest wzrost cen zakupu surowców do produkcji oraz wpływ inflacji na bazę kosztową.

W 2023 r. Spółka kontynuowała rozwój dwóch działów biznesowych:

- A. **Aerostruktury** – kontynuacja specjalizacji jako kompleksowy dostawca Tier 2 wyposażonych metalowych konstrukcji lotniczych dla programów niskobudżetowych. Należy podkreślić, że w 2023 r. zrealizowano wszystkie zaplanowane dostawy. Rozpoczęliśmy industrializację projektu C295 CCRT, z założeniem dostarczenia pierwszych konstrukcji do końca 2024 r.
- B. **Usługi MRO** – rok 2023 był jednym z najlepszych w historii Airbus Poland. Poza realizacją dotychczasowych dostaw usług MRO C295, Spółka rozszerzyła działalność MRO o Umowę serwisową dla samolotów Orlik, harmonizując standardy i sposoby

Airbus Amber

pracy dla samolotów Orlik analogicznie do samolotów C295. Ponadto rozszerzono zakres usług MRO C295 oferując Polskim Siłom Powietrznym usługi remontu silników C295 zlecając je producentowi Pratt & Whitney.

Ad. I. Aerostruktury

154m PLN przychodu (57% całkowitego dochodu) zrealizowano ze sprzedaży aerostruktur:

- Dostawy aerostruktur do C295 w 2023 r. utrzymywały się na stabilnym poziomie, przy 11–12 dostawach głównych komponentów, co oznacza wzrost w porównaniu z 2022 r. (w 2022 r. było 8–10).
- Dostawy aerostruktur do samolotu A330 były na poziomie 29-30 komponentów, w porównaniu do 25-26 zrealizowanych w 2022 r.
- Kontynuowano program C295 India obejmujący szkolenia z zakresu produkcji, dostawy części metalowych do produkcji aerostruktur, a także wsparcie w procesie produkcji C295 w Indiach.

Ad. II. Serwis MRO

83m PLN przychodu (31% całkowitego dochodu) zrealizowano w ramach działalności serwisu MRO.

Do Polskich Sił Powietrznych dostarczono:

- 3 samoloty z 8-letnią obsługą techniczną:
 - AC 27;
 - AC 17;
 - AC 18;
- 1 samolot z 8-letnim przeglądem został częściowo zafakturowany w 2023 r.:
 - AC 20;
- 2 samoloty po przeglądzie mniejszego poziomu:
 - AC 21;
 - AC 25;
- Dostawy części zamiennych i naprawionych wraz z remontami silników i HSI w wyniku dodatkowego budżetu ogłoszonego przez Polskie Siły Powietrzne pod koniec 2023 r.

Airbus Amber

Do Airbus Defence and Space dostarczono:

- 1 samolot po aktualizacji oprogramowania SW10+ dla Czeskich Sił Powietrznych
 - AC 62;
- Nieplanowane naprawy:
 - Samolot nr 069 Czeskich Sił Powietrznych po małym przeglądzie
 - Samolot nr 196 należący do Sił Powietrznych Senegalu po AOG – naprawa rampy.

19m PLN przychodu (7% całkowitego dochodu) zrealizowano dzięki dostawom do samolotów Orlik:

- Żaden z 4 planowanych samolotów Orlik nie został dostarczony Polskim Siłom Powietrznym ze względu na odmienne podejście do lotów technicznych po serwisie (konflikt z wewnętrzną procedurą Polskich Sił Powietrznych) dotyczącą oblotów – wspólne rozwiązanie w trakcie negocjacji). Niezrealizowane przychody dotyczą samolotów nr:
 - AC 050: 100% brak płatności
 - AC 040: 100% brak płatności
 - AC 038: 100% brak płatności
 - AC 042: 94% brak płatności
- Cały budżet Polskich Sił Powietrznych przeznaczony na utrzymanie samolotów Orlik został wykorzystany na zakup części zamiennych i bieżące naprawy.

2. Prognozowany rozwój Spółki

Kontekst gospodarczo-geopolityczny nadal pozostaje niestabilny z wysokimi stopami inflacji, szczególnie w Polsce (około 11% w 2023 r.) i z przeciążonym łańcuchem dostaw, który nie jest w stanie zaspokoić popytu. W celu uniknięcia dużej rotacji pracowników fizycznych (stopa bezrobocia w Warszawie jest bliska 0%) oraz chcąc poprawić swoją konkurencyjność na rynku pracy, Spółka zdecydowała się na znaczące podwyższenie wynagrodzeń pracownikom. W związku z tym monitorowanie środków pieniężnych pozostanie kluczowym priorytetem przez cały rok.

Prognozy produkcji aerostruktur na 2024 r. zostaną utrzymane na poziomie konstrukcji

Airbus Amber

z 2023 r., koncentrując się na zapewnieniu terminowości i jakości dostaw oraz na poziomie założonych kosztów, co umożliwi osiągnąć dobre wyniki finansowe (docelowa rentowność (EBIT) na poziomie 7%).

W 2024 r. Airbus DS prawdopodobnie złoży zamówienie do Airbus Poland na produkcję konstrukcji środkowego kadłuba do samolotu C295 (umowa nie została jeszcze podpisana - ceny NRC i RC są w trakcie negocjacji). Przeniesienie produkcji aerostruktury środkowego kadłuba samolotu C295 z OGMA (Portugalia) do Airbus Poland świadczy o zaufaniu pokładanym w możliwości i kompetencje Spółki. Industrializacja tego pakietu prac rozpocznie się w 2024 r., a pierwsze jednostki zostaną dostarczone w 2025 r.

3. Ważne wydarzenia w roku obrotowym 2023

Zarząd na bieżąco monitoruje płynność finansową Spółki, zarówno pod względem spłaty zobowiązań jak i należności.

W 2023 r. Spółka terminowo regulowała zobowiązania, również większość należności otrzymywała w terminie płatności. Łączna kwota zobowiązań na koniec 2023 r. wzrosła w porównaniu do 2022 r., co wynika głównie z dwóch czynników: wzrostu cen surowców oraz większej aktywności MRO C295.

W 2023 r. Spółka prowadziła działania sprzedażowe i dystrybucyjne pozostając w ścisłym kontakcie ze swoimi partnerami biznesowymi. Spółka będzie kontynuowała dostawy do swoich klientów i współpracowała w zakresie wypracowania najbardziej optymalnych rozwiązań handlowych w dynamicznie zmieniających się i niepewnych warunkach rynkowych.

4. Sytuacja finansowa Spółki – obecna i przyszła

W 2023 r. spółka miała ujemne saldo gotówkowe przez 2 miesiące. Nie miało to wpływu na łańcuch dostaw (brak opóźnień w płatnościach na rzecz dostawców). Ostateczna pozycja gotówkowa na koniec 2023 r. wyniosła 60 mln zł, przy łącznej kwocie wypłat w wysokości 319 mln zł (wobec 343 mln zł w 2022 r.).

W grudniu 2023 r. kredyt w rachunku bieżącym cash pool, zaciągnięty przez Spółkę w związku z ujemnymi pozycjami gotówkowymi został w całości spłacony (-17 mln PLN). Poza chwilowym

Airbus Amber

zadłużeniem w rachunku, w 2023 r. Spółka nie zaciągnęła żadnych pożyczek ani kredytów.

Nakłady inwestycyjne w 2023 r. wyniosły 8,9 mln PLN. Wszystkie inwestycje CapEx zostały zrealizowane zgodnie z procesem Airbus Group i sfinansowane ze środków własnych Spółki. Największe nakłady inwestycyjne dotyczyły remontów budynków i budowy, starając się zwiększyć termo-efektywność obiektów aby zrównoważyć wzrost cen energii.

Rentowność przed odliczeniem kosztów finansowych i podatków (EBIT) wyniosła 4,5%, i jest poniżej zakładanego celu 7% ustalonego na 2023 r.

5. Oddziały i zakłady

Od listopada 2022 r. Airbus Poland S.A. prowadzi swoją główną działalność wyłącznie w Warszawie.

6. Instrumenty finansowe

Ryzyko stopy procentowej

Spółka nie zabezpiecza powyższych ryzyk żadnymi produktami pochodnymi. Ryzyko stopy procentowej – takie jak w strefie euro, z dodatkowym ryzykiem braku przynależności Polski do strefy euro.

Ryzyko walutowe

Zmiana kursu o 5% powoduje zmianę wyniku finansowego o około 0.3m PLN. Spółka realizuje przychody i wydatki w EUR, USD i PLN. Zapewnia poziom pokrycia w około 90%. W przypadku pojawienia się nowych kontraktów konieczne może być zabezpieczenie za pomocą narzędzi grupowych. Od połowy 2015 r. wszystkie oferty są składane zgodnie z zasadami walutowymi (FX) Grupy Airbus, kurs waluty dla każdej oferty podawany jest przez centralny Dział Treasury Grupy Airbus.

Zasady zarządzania ryzykiem finansowym

Brak istotnych ryzyk finansowych poza ryzykiem walutowym. Polityka zarządzania ryzykiem jest zgodna z procedurami Airbusa i podlega kwartalnym przeglądom przez poszczególne linie biznesowe.

Airbus Amber

Nabycie lub sprzedaż akcji własnych

W 2023 roku spółka Airbus Poland S.A. nie przeprowadziła transakcji zakupu ani sprzedaży akcji własnych.

Podpisy Członków Zarządu:

Francisco Javier Medina Guijo – Prezes Zarządu

Paul Felice – Dyrektor Finansowy i Członek Zarządu

Alina Szrom – Członek Zarządu

Javier Rico Escalante – Członek Zarządu

Anna Czubińska – Członek Zarządu

Warszawa, 5 czerwca 2024 r.