



**SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI**  
**MIEJSKICH ZAKŁADÓW AUTOBUSOWYCH Sp. z o.o.**  
**ZA ROK OBROTOWY 2019**

**Warszawa, 25 marzec 2020 r.**

## 1. Ogólne informacje o Spółce

Wyszczególnienie
Pełna nazwa: Miejskie Zakłady Autobusowe Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Siedziba: ul. Włociańska 52, 01-710 Warszawa
Adres strony internetowej: <a href="http://www.mza.waw.pl">www.mza.waw.pl</a>
Adres poczty elektronicznej: <a href="mailto:autobusy@mza.waw.pl">autobusy@mza.waw.pl</a>
Telefon: +48 22 568 75 49; +48 568 75 51; Fax: +48 22 568 75 50
Podstawowy przedmiot działalności: „TRANSPORT LĄDOWY PASAŻERSKI, MIEJSKI I PODMIEJSKI” (PKD 49.31.Z)
Kapitał zakładowy: 430.933.000,00 zł
Organ prowadzący rejestr: XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Numer KRS: 0000146125
NIP 525-22-56-730
Skład Zarządu Spółki:
1. Jan Kuźmiński – Prezes Zarządu,
2. Paweł Jankowski – Członek Zarządu,
3. Marzena Myszkowska – Członek Zarządu do 19.06.2019 r.,
4. Leszek Ruta – Członek Zarządu,
5. Tomasz Sygut – Członek Zarządu od 19.06.2019 r.
Skład Rady Nadzorczej:
1. Jarosław Kochaniak – Przewodniczący Rady Nadzorczej do 26.06.2019 r.,
2. Urszula Kierzkowska – Przewodniczący Rady Nadzorczej od 26.06.2019 r.,
3. Marek Brudnicki – Członek Rady Nadzorczej,
4. Maria Młotkowska – Członek Rady Nadzorczej,
5. Jacek Pużuk – Członek Rady Nadzorczej,
6. Wiesław Raboszuk – Członek Rady Nadzorczej.

## 2. Charakterystyka Jednostki.

Miejskie Zakłady Autobusowe Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą w Warszawie, 01-710 Warszawa, ul. Włociańska 52 powstała z mocy prawa w wyniku przekształcenia z dniem 1.01.2003 r. Miejskich Zakładów Autobusowych - Zakładu budżetowego m. st. Warszawy w Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością. Przekształcenie to zrealizowane zostało w oparciu o zapisy art. 12 Ustawy z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju m. st. Warszawy (Dz. U. nr 41 poz. 361 z późn. zm.) oraz Zarządzenie nr 44/2002 Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 30.12.2002 r. Spółka powstała w wyniku powyższego stanowi kontynuację działalności zakładu budżetowego.

### 2.1 Przedmiot działalności i strategia rozwoju.

Przedmiot działania Spółki został szczegółowo opisany w Akcie Założycielskim i uwidoczniony jest w Krajowym Rejestrze Sądowym. Podstawową działalność stanowi wykonywanie usług przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej.

Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. jest największym operatorem świadczącym usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym na liniach autobusowych w Warszawie.

Udział Spółki w tym rynku, w grudniu 2019 roku wynosił 75,75%, mierzony liczbą wozów w ruchu w dzień powszedni, w porannym szczycie komunikacyjnym (1168 autobusów MZA). Strategią Miejskich Zakładów Autobusowych Sp. z o.o. jest zabezpieczenie w aglomeracji warszawskiej usług autobusowego transportu publicznego przy możliwie najniższej cenie usługi

i zachowaniu stabilności finansowej Spółki.

Główne cele strategiczne Spółki to:

- a. obniżenie średniego wieku eksploatowanego taboru,
- b. zwiększenie udziału pojazdów niskoemisyjnych,
- c. poprawa efektywności oraz wzrost wydajności pracy.

## **2.2 Wpis do rejestru sądowego i kapitał zakładowy.**

Wpis Spółki do Krajowego Rejestru Sądowego nastąpił w dniu 7 stycznia 2003 r. pod numerem KRS 0000146125. Kapitał zakładowy (podstawowy) Spółki na dzień 31.12.2019 r. wyniósł 430.933.000 zł i był podzielony na 861.866 udziałów o wartości po 500 zł każdy. Wszystkie udziały w kapitale zakładowym należą do Miasta Stołecznego Warszawy.

## **2.3 Zatrudnienie.**

Zatrudnienie na dzień 31.12.2019 r. w przeliczeniu na pełne etaty wynosiło 4.441,02 etatów i było niższe od zatrudnienia na dzień 31.12.2018 r. o 6,33 etatu, w tym:

- w grupie kierowców autobusów wynosiło: 3.423,65 etatów i było niższe o 9,2 etatu,
- w grupie zaplecza i obsługi wyniosło: 611,75 etatów i było wyższe o 8 etatów,
- w grupie stanowisk nierobotniczych wyniosło: 405,62 etatów i było niższe o 5,13 etatu.

Udział % poszczególnych grup zawodowych w ogólnym zatrudnieniu na 31.12.2019 r. kształtował się następująco:

- kierowcy autobusów 77,1 %,
- zaplecze i obsługa 13,8 %,
- stanowiska nierobotnicze 9,1%.

## **3. Oddziały Spółki.**

Spółka nie posiada oddziałów w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. prowadzi działalność gospodarczą w Warszawie w następujących lokalizacjach:

ul. Włociańska 52,

ul. Woronicza 29,

ul. Kleszczowa 28,

ul. Ostrobramska 38,

ul. Stalowa 77,

ul. Redutowa 27 *(obecnie nie jest prowadzona działalność z tego terenu; planowana kompleksowa modernizacja).*

## **4. Informacja o istotnych zdarzeniach, które miały wpływ na działalność Spółki w minionym roku obrotowym, a także po jego zakończeniu do dnia zatwierdzenia sprawozdania finansowego.**

W 2019 roku zrealizowana została dostawa 100 autobusów z kontraktu obejmującego 110 autobusów gazowych (CNG).

W dniu 22.07.2019 roku podpisano umowę na dostawę w 2020 roku 130 elektrycznych autobusów przegubowych Solaris U18 Electric.

Wg stanu na dzień 31.12.2019 r., 11,9% stanu użytkowanych autobusów stanowiły autobusy nisko lub zero emisyjne, 77,5 % autobusy spełniające normy emisji spalin EURO IV – VI oraz EEf.

10,6% stanowią autobusy spełniające warunki normy EURO II i III, które systematycznie są wycofywane z eksploatacji.

2019 rok był drugim rokiem obowiązywania Umowy Wykonawczej o świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym na liniach autobusowych w latach 2018 – 2027, podpisanej w dniu 19 czerwca 2017 r.

#### **4. Informacja o przewidywanym rozwoju Spółki.**

Spółka w kolejnych latach będzie kontynuowała rozwój w ramach swojej podstawowej działalności, jakim jest wykonywanie usług przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej. Głównym celem Spółki jest budowanie i doskonalenie pozytywnego wizerunku i popularyzacja transportu miejskiego wśród pasażerów, a przede wszystkim stałe polepszanie świadczonych usług w zakresie zbiorowego transportu autobusowego Miasta Stołecznego Warszawy.

Kluczowe zadania, które stoją przed Spółką w roku 2020:

- realizacja zadań zgodnie z Umową Wykonawczą i aneksami, przy ciągłym podnoszeniu jakości świadczonych usług,
- wprowadzenie do eksploatacji nowych autobusów nisko i zero emisyjnych, w tym:
  - 10 szt. autobusów zasilanych CNG,
  - 130 szt. autobusów elektrycznych,
- rozbudowa infrastruktury do zasilania i obsługi autobusów gazowych,
- rozbudowa infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych na terenach oddziałów i na terenie miasta (na pętlach autobusowych).

#### **5. Informacja o ważniejszych osiągnięciach w dziedzinie badań i rozwoju.**

##### **Projekt „Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, POIiŚ 2014-2020**

Spółka realizuje projekt elektryfikacji ścisłego centrum Warszawy na podstawie zawartej w 2017 roku z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowy dotacji (nr umowy POIS.06.01.00-00-0021/16-00). Projekt obejmuje zakup 130 sztuk autobusów przegubowych elektrycznych, które będą skierowane do obsługi linii autobusowych w ścisłym centrum miasta – na Trakcie Królewskim oraz wykonanie punktów ładowania pantografowego dla linii wskazanych do obsługi tymi autobusami.

Budżet projektu:

- całkowite planowane koszty projektu: 417 501 729,00 PLN
- koszty kwalifikowalne: 300 000 000,00 PLN
- dofinansowanie: 180 000 000,00 PLN

W toku realizacji projektu zostały przygotowane i przeprowadzone postępowania przetargowe: „Dostawa 130 autobusów elektrycznych” oraz „Dostawa, montaż i uruchomienie pantografowych stacji ładowania autobusów elektrycznych”. Zawarto umowy dostaw.

Obecnie procedowany jest Aneks do Umowy o Dofinansowanie mający na celu zwiększenie dotacji. Ustalono wysokość wydatków kwalifikowalnych na poziomie 331.634.000,00 zł (kwota netto na zakup 130 autobusów oraz kwota netto na zakup ładowarek w zamówieniu podstawowym). Po zwiększeniu limitu wydatków kwalifikowanych oraz przy zaproponowanym podniesieniu stopy dofinansowania z 60% do 85% (maksymalny poziom) pozwoli to po zawarciu Aneksu na podniesienie dofinansowania z poziomu 180.000.000,00 zł do wysokości 281.888.900,00 zł.

##### **Projekt „Building a charging infrastructure for electric vehicles in order to decarbonize public transport in Warsaw”, Instrument „Łącząc Europę” (ang. Connecting Europe Facility – CEF)**

W dniu 12.12.2018 r. Spółka podpisała umowę (nr INEA/CEF/TRAN/M2017/1601237) z Agencją Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacji INEA na dofinansowanie z programu CEF inwestycji polegającej na budowie infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych w zajezdni Redutowa. Zgodnie z zawartym porozumieniem projekt ma zostać zrealizowany do końca 2022 roku.

Budżet projektu:

- koszty kwalifikowane: 5 675 517,00 EUR

– dofinansowanie: 1 135 103,40 EUR

W dniu 27 września 2019 r. została wydana decyzja środowiskowa. Ustalono również roboczy harmonogram prac, aż do wyboru wykonawcy robót.

W 2017 roku Spółka podpisała „**Porozumienie w sprawie wspólnej realizacji programu bezemisyjnego transportu publicznego**”. W programie zastosowana została nowatorska formuła partnerstwa innowacyjnego. To tryb w ustawie o zamówieniach publicznych, w którym państwo (tu: NCBiR) występuje w roli zamawiającego, kreującego nowy rynek dla nowatorskich produktów. Po etapie badawczym, finansowanym przez NCBiR ze środków pochodzących z budżetu Unii Europejskiej, nastąpić ma etap wdrożeniowy, w którym opracowane pojazdy mają zostać dostarczone polskim miastom i/lub spółkom miejskim, będącym współzamawiającymi w przetargu.

Pierwszy przetarg na opracowanie i dostawę typoszeregu innowacyjnych pojazdów bezemisyjnego transportu publicznego realizowany był w 2018 roku, jednak nie doszło wówczas do zawarcia umów partnerstwa innowacyjnego – nastąpiło unieważnienie postępowania. Obecnie w NCBiR przygotowywana jest dokumentacja przetargowa na potrzeby ogłoszenia ponownego przetargu, która była poprzedzona dialogiem technicznym.

Obecnie procedowany jest również aneks do Porozumienia, zmieniający m.in. liczbę autobusów ceny jednostkowe. Zgodnie z aneksem MZA zakupi: 4 autobusy elektryczne 18-metrowe oraz 2 autobusy elektryczne 12-metrowe.

## 6. Informacja o aktualnej i przewidywanej sytuacji finansowej Spółki.

Poniższa tabela przedstawia podstawowe dane dotyczące struktury majątkowo – kapitałowej:

Pozycja	31.12.2019 r. (tys. zł)	31.12.2018 r. (tys. zł)	Struktura 31.12.2019 r. %	Zmiana %
Aktywa trwałe	741 997	698 596	83,06%	6,21%
Aktywa obrotowe	151 304	209 987	16,94%	-27,95%
<b>Razem aktywa</b>	<b>893 301</b>	<b>908 583</b>	<b>100%</b>	<b>-1,68%</b>
Kapitał własny	652 957	652 493	73,09%	0,07%
Rezerwa na zobowiązania	61 158	62 140	6,85%	-1,58%
Zobowiązania długoterminowe	64 795	75 192	7,25%	-13,83%
Zobowiązania krótkoterminowe	113 834	117 797	12,74%	-3,36%
Rozliczenia międzyokresowe	557	962	0,06%	-42,11%
<b>Razem pasywa</b>	<b>893 301</b>	<b>908 583</b>	<b>100%</b>	<b>-1,68%</b>

W aktywach Spółki dominuje majątek trwały, który stanowi 83,06% Aktywów. Kapitał własny stanowi 73,09% Pasywów. Według stanu na 31.12.2019 roku Spółka korzystała z finansowania zewnętrznego, takiego jak leasing finansowy.

**Ocena sytuacji dochodowo-kosztowej:**

Pozycja	31.12.2019 r. (tys. zł)	31.12.2018 r. (tys. zł)	Zmiana %
Przychody ze sprzedaży	927 930	911 540	1,80%
Zysk / Strata brutto ze sprzedaży	8 832	1 934	356,72%
Zysk / Strata brutto	3 281	1 417	131,54%
Zysk / Strata netto	464	311	49,09%

Wyższe przychody ze sprzedaży są wynikiem m.in. wyższych przychodów ze sprzedaży produktów oraz przychodów z tytułu sprzedaży towarów i materiałów, głównie w pozycjach usługi przewozowe zadania rozkładowe, sprzedaż biletów. Spółka wykonała mniejszą ilość wkm płatnych w 2019 roku (88,6 mln wkm) w stosunku do 2018 roku (89,2 mln wkm). Skorygowana stawka przewozowa wzrosła jednak w 2019 roku w stosunku do 2018 roku średnio o 0,20 zł/wkm.

**Wskaźniki finansowe charakteryzujące działalność Jednostki:**

Pozycja	31.12.2019 r.	31.12.2018 r.
Wskaźnik rentowności aktywów ROA	0,05%	0,03%
Wskaźnik rentowności kapitału własnego ROE	0,07%	0,05%
Wskaźnik rentowności netto	0,05%	0,03%
Wskaźnik rentowności brutto	0,35%	0,16%
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	20,00%	21,24%
Wskaźnik zadłużenia krótkoterminowego	12,74%	12,96%
Wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym i zobowiązaniami długoterminowymi	0,97	1,04
Wskaźnik bieżącej płynności	1,33	1,78
Wskaźnik płynności szybkiej	1,18	1,62

Wskaźnik rentowności aktywów ROA – stosunek zysku netto do sumy aktywów na koniec okresu,  
Wskaźnik rentowności kapitału własnego ROE – stosunek zysku netto do kapitału własnego na koniec okresu,  
Wskaźnik rentowności netto – stosunek zysku netto do przychodów ze sprzedaży  
Wskaźnik rentowności brutto – stosunek zysku brutto do przychodów ze sprzedaży,  
Wskaźnik ogólnego zadłużenia – stosunek zobowiązań długo- i krótkoterminowych do pasywów ogółem,  
Wskaźnik zadłużenia krótkoterminowego – stosunek zobowiązań krótkoterminowych do pasywów ogółem  
Wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym i zobowiązaniami długoterminowymi – stosunek sumy kapitału własnego i zobowiązań długoterminowych do aktywów trwałych,  
Wskaźnik bieżącej płynności – stosunek aktywów obrotowych do zobowiązań krótkoterminowych,  
Wskaźnik płynności szybkiej – stosunek aktywów obrotowych pomniejszonych o zapasy do zobowiązań krótkoterminowych.

**7. Informacje o nabyciu udziałów własnych.**

W 2019 r. Spółka nie nabywała udziałów własnych.

**8. Czynniki ryzyka działalności Spółki.**

**8.1. Ryzyka niefinansowe:**

**Ryzyko związane z sytuacją makroekonomiczną.**

Z punktu widzenia Zarządu sytuacja makroekonomiczna Polski, o ile nie nastąpi radykalne jej pogorszenie, stanowi umiarkowane ryzyko dla działalności Spółki.

**Ryzyko związane z nasileniem konkurencji.**

Na rynku komunikacji miejskiej w Warszawie funkcjonują prywatni przewoźnicy oferując usługi nowym taborem, także niskoemisyjnym, za niższe stawki przewozowe.

W celu sprostania oczekiwaniom rynku, w tym organizatora przewozów, Spółka prowadzi systematyczne działania ukierunkowane na ograniczanie kosztów operacyjnych przy stałym podnoszeniu jakości świadczonych usług.

**Ryzyko zmian regulacji prawnych i podatkowych.**

Utrudnieniem dla działalności Spółki są zmieniające się przepisy prawa i jego różne interpretacje. Zmiany w przepisach prawa, a w szczególności w prawie podatkowym, prawie pracy

i ubezpieczeń społecznych, mogą wywierać negatywne skutki dla funkcjonowania Spółki i jej wyniki finansowe. Szczególnie uciążliwe są częste zmiany interpretacyjne przepisów podatkowych oraz brak jednolitości poglądów krajowych organów skarbowych i orzecznictwa sądowego w sferze stosowania przepisów podatkowych.

Pomimo, że Spółka dokłada należytych starań w celu zapewnienia poprawności transakcji pod względem ich zgodności z przepisami prawa, w szczególności prawa podatkowego, nie można wykluczyć ryzyka roszczeń osób trzecich, powstania ewentualnych sporów z organami podatkowymi lub postępowań innych organów państwowych.

Należy podkreślić jednak, że Spółka podejmuje działania mające ograniczyć skutki zmieniającego się prawa, korzystając z usług zewnętrznych kancelarii prawnych i podatkowych.

**Ryzyko związane z zanieczyszczeniem środowiska.**

Ze względu na charakter działalności Spółki, istnieje ograniczone ryzyko zanieczyszczenia środowiska. Dotyczy to głównie wycieków paliw lub płynów eksploatacyjnych w wyniku rozszczelnienia instalacji autobusu.

Spółka zabezpiecza się przed takimi zdarzeniami eksploatując stacje paliw zmodernizowane zgodnie z obowiązującymi wymogami, wykorzystując systemy monitoringu oraz wykonując systematycznie zalecane przeglądy techniczne pojazdów. W przypadku wystąpienia nagłych awarii, ich skutki są neutralizowane przez pogotowia techniczne, na wyposażeniu których znajdują się sorbety pochłaniające substancje szkodliwe.

**Ryzyko związane z utratą czołowych pracowników.**

Dominującą grupą zawodową pracowników Spółki są kierowcy realizujący zadania przewozowe. Poziom wynagrodzeń w tej grupie zawodowej jest wyższy od wynagrodzeń oferowanych przez podmioty konkurujące na warszawskim rynku usług komunikacji autobusowej. Stan taki umożliwia pozyskanie pracowników z rynku w wysokości pozwalającej na realizację powierzonych zadań przewozowych.

Stabilne warunki zatrudnienia stwarzają możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych pozostałych pracowników i ich identyfikację ze Spółką.

**Ryzyko utraty stałych klientów.**

Dominującym źródłem przychodów dla Spółki jest wykonywanie zadań przewozowych zleconych przez Miasto Stołeczne Warszawę za pośrednictwem Zarządu Transportu Miejskiego. Wysoki poziom realizowanych zadań przewozowych, w tym niezawodność i punktualność świadczonej usługi oraz możliwość dostosowania się do występujących potrzeb, przy stałym dążeniu do ograniczenia kosztów, pozwala ograniczać ryzyko dywersyfikacji zleceń ZTM.

Dążenie do ograniczenia kosztów koresponduje ze zwiększonym naciskiem na pozyskiwanie przychodów z alternatywnych źródeł, takich jak reklama w pojazdach realizujących zadania dla ZTM.

#### **Ryzyko wynikające z wprowadzenia stanu zagrożenia epidemicznego**

Pod koniec 2019 r. po raz pierwszy pojawiły się wiadomości z Chin dotyczące koronawirusa. W pierwszych miesiącach 2020 r. wirus rozprzestrzenił się na całym świecie, a jego negatywny wpływ nabrał dynamiki. Rozprzestrzenianie się wirusa, także w Polsce, spowodowało wprowadzenie na terenie kraju stanu zagrożenia epidemicznego.

W tej sytuacji nastąpiło zmniejszenie zadań przewozowych dla Spółki, co skutkuje zmniejszeniem przychodów. Sygnalizowane jest zagrożenie, przy dłuższym utrzymywaniu się pandemii koronawirusa na świecie, płynności dostaw materiałów do zabezpieczenia prowadzonej działalności przewozowej. Spółka monitoruje sytuację w zakresie dostaw i podejmuje wszelkie możliwe kroki, aby złagodzić negatywne skutki nieterminowych dostaw dla prowadzonej działalności.

### **8.2. Ryzyka finansowe i instrumenty finansowe zabezpieczające ryzyka:**

#### **Ryzyko zmiany cen.**

Spółka narażona jest na ryzyko zmian ceny ropy naftowej. Wahania notowań ropy naftowej wpływają bezpośrednio na poziom kosztów.

Spółka nie stosuje instrumentów finansowych zabezpieczających ryzyko zmian cen zakupu surowców i towarów.

#### **Ryzyko walutowe.**

Jedynym rynkiem działalności Spółki jest rynek krajowy, na którym sprzedaż rozliczana jest w walucie polskiej. Poza ceną ropy naftowej, pozostałe zużywane przez Spółkę materiały w ograniczonym zakresie są zależne od cen światowych.

W 2019 roku nie stosowano instrumentów finansowych zabezpieczających ryzyko zmiany kursów walut. Spółka nie korzysta z rachunkowości zabezpieczeń.

#### **Ryzyko związane ze wzrostem stóp procentowych.**

W celu zapewnienia dynamicznego rozwoju, Spółka korzysta z zewnętrznego finansowania w celu zakupu nowych autobusów. W związku z tym, Spółka jest stroną umów opartych o zmienne stopy procentowe WIBOR 3M. Zmiany stóp procentowych mogą niekorzystnie wpływać na poziom kosztów obsługi zobowiązań kredytowych, a tym samym na wynik finansowy Spółki.

Aby minimalizować to ryzyko, Spółka przeprowadza symulację różnych scenariuszy w celu wyboru optymalnych źródeł finansowania.

#### **Ryzyko utraty płynności.**

Ze względu na status i stabilność głównego kontrahenta występuje minimalne ryzyko pogorszenia płynności finansowej Spółki.

Za okres sprawozdawczy wskaźniki płynności wynosiły odpowiednio dla wskaźnika płynności bieżącej 1,31; dla wskaźnika płynności szybkiej QR 1,17 co świadczy o stabilnej kondycji finansowej Spółki.

#### **Ryzyko związane z uzależnieniem od głównego odbiorcy.**

Występuje sytuacja uzależnienia od jednego odbiorcy ale charakter świadczonej usługi publicznej, jak również pozycja tego odbiorcy, minimalizują powyższe ryzyko.

#### **Zarząd Spółki**

Jan Kuźmiński .....

Leszek Ruta .....

Paweł Jankowski.....

Tomasz Sygut .....

Warszawa, 25.03.2020 r.