



SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI

MIEJSKICH ZAKŁADÓW AUTOBUSOWYCH Sp. z o.o.

ZA ROK OBROTOWY 2021

Warszawa, 22 marca 2022 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: www.mza.waw.pl
Adres poczty elektronicznej: autobusy@mza.waw.pl ,
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: 466.758.000,00 zł
Organ prowadzący rejestr: XIV 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. Leszek Ruta – Członek Zarządu, 4. Tomasz Sygut – Członek Zarządu.
Skład Rady Nadzorczej: 1. Urszula Kierzkowska – Przewodniczący Rady Nadzorczej, 2. Maria Młotkowska – Członek Rady Nadzorczej, 3. Jacek Pużuk – Członek Rady Nadzorczej, 4. 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 uwidocznił się 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.

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 31.12.2021 r. wyniósł 466.758.000 zł i był podzielony na 933.516 udziałów o wartości po 500 zł każdy. Wszystkie udziały w kapitale zakładowym należą do Miasta Stołecznego Warszawy.

2.3 Zatrudnienie.

Zatrudnienie na dzień 31.12.2021 r. w przeliczeniu na pełne etaty wynosiło 4.286,68 etatów i było niższe od zatrudnienia na dzień 31.12.2020 r. o 100,4 etatu, w tym:

- w grupie kierowców autobusów wynosiło: 3.285,55 etatów i było niższe o 120,4 etaty,
- w grupie zaplecza i obsługa wyniosło: 593,75 etatów i było niższe o 4 etaty,
- w grupie stanowisk nierobotniczych wyniosło: 407,38 etatów i było wyższe o 24 etaty (wynika głównie z przejęcia w dniu 04.01.2021 r. pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego Sp. z o.o.).

Udział % poszczególnych grup zawodowych w ogólnym zatrudnieniu na 31.12.2021 r. kształtował się następująco (w osobach):

- kierowcy autobusów 77,5 %,
- zaplecze i obsługa 13,3%,
- stanowiska nierobotnicze 9,2%.

Udział % poszczególnych grup zawodowych w ogólnym zatrudnieniu na dzień 31.12.2021 r. kształtował się następująco (w etatach):

- kierowcy autobusów 76,7 %,
- zaplecze i obsługa 13,8 %,
- stanowiska nierobotnicze 9,5%.

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 2021 roku zrealizowana została dostawa 90 autobusów zasilanych gazem CNG z kontraktu na 100 autobusów podpisanego w dniu 18.06.2020 roku. Pozostałe 10 sztuk autobusów zostanie dostarczone w pierwszym kwartale 2022 roku. W dniu 8.09.2020 r. została podpisana umowa na

dostawę 90 autobusów wielkopojemnych zasilanych gazem LNG, z terminem dostawy do dnia 19.08.2022 r.

Wg stanu na dzień 31.12.2021 roku, 28,9% stanu użytkowanych autobusów komunikacyjnych stanowiły autobusy nisko lub zero emisyjne, 87,8 % autobusy spełniające normy emisji spalin EURO IV – VI oraz EEV i 0,5% stanowiły autobusy spełniające warunki normy Euro III. Wraz z dostawami nowych autobusów są systematycznie wycofywane z eksploatacji autobusy z normą emisji spalin EURO III i IV.

2021 rok był czwartym rokiem obowiązywania Umowy Wykonawczej o świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym na liniach autobusowych w latach 2018 – 2027.

Pomimo pandemii i związanej z tym zwiększoną absencją pracowników, Spółka wysiłkiem wszystkich pracowników zrealizowała postawione przed nią zadania, przewidziane w Planie Gospodarczym na rok 2021. Pomimo restrykcyjnych działań podjętych przez Zarząd mających na celu ograniczenie kosztów operacyjnych, sytuacja rynkowa wpływająca na wzrost kosztów paliw nie pozwoliła Spółce na osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego.

5. Informacja o przewidywanym rozwoju Spółki.

Spółka w kolejnym roku realizuje postanowienia Umowy wykonawczej o świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym na liniach autobusowych w latach 2018 – 2027. Głównym celem Spółki jest dalszy rozwój w ramach swojej podstawowej działalności, jakim jest wykonywanie usług przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej, stałe polepszanie ich jakości, budowanie i doskonalenie pozytywnego wizerunku i popularyzacja transportu miejskiego wśród pasażerów.

Kluczowe zadania, które stoją przed Spółką w roku 2022:

- utrzymanie stabilnej sytuacji finansowej Spółki,
- realizacja zadań zgodnie z Umową Wykonawczą i aneksami, przy ciągłym podnoszeniu jakości świadczonych usług,
- wprowadzenie do eksploatacji kolejnych autobusów nisko emisyjnych, 90 autobusów zasilanych LNG,
- rozbudowa infrastruktury do zasilania i obsługi autobusów gazowych,
- rozbudowa infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych na terenach oddziałów i na terenie miasta (na pętlach autobusowych),
- zapewnienie bezpiecznych warunków pracy dla pracowników w okresie trwającej pandemii.

Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie („MZA”, „Spółka”) stała się następcą prawnym spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, przy ul. Aleje Jerozolimskie 184B, 02-486 Warszawa, wpisanej do rejestru przedsiębiorców KRS prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy KRS pod numerem 0000101427, posiadającej numer NIP 5220002239 o kapitale zakładowym w wysokości 15.497.000 PLN („MPT”). Następstwo to jest wynikiem połączenia spółek realizowanym na podstawie art. 492 § 1 pkt 1 Kodeksu spółek handlowych przez przeniesienie całego majątku spółki (MPT) na spółkę przejmującą (MZA) za udziały lub akcje, które spółka przejmująca wydała wspólnikom spółki przejmowanej.

Połączenie spółek zostało zarejestrowane w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego w dniu 4 stycznia 2021 r.

W związku z przejęciem Miejskiego Przedsiębiorstwa Taksówkowego Sp. z o.o., MZA prowadziła działalność taksówkową poprzez utworzony w tym celu w strukturze organizacyjnej Spółki Wydział Przewozów Taksówkowych. W dniu 7 września 2021 roku została podpisana z iTAXI Sp. z o.o. umowa przyrzeczona sprzedaży wybranych składników majątkowych, praw i obowiązków wchodzących w skład Wydziału Przewozów Taksówkowych zbywcy, zajmującego się realizacją usług transportowych.

6. 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 zostały skierowane do obsługi linii autobusowych w ścisłym centrum miasta, a także obejmuje wykonanie punktów ładowania pantografowego dla linii wskazanych do obsługi tymi autobusami. W 2020 roku zawarto Aneks nr 1 do Umowy dotacji zwiększający poziom dofinansowania z 60% do 85% oraz jego zakres (dofinansowaniem objęto cały tabor oraz infrastrukturę z zamówienia podstawowego). W 2020 roku dokonano odbioru wszystkich 130 autobusów, które zostały następnie sukcesywnie wprowadzone na linie autobusowe. Do końca roku dostarczone zostały również wszystkie ładowarki objęte umową, które były sukcesywnie montowane na wyznaczonych krańcach. Na koniec 2021 r. zamontowane i uruchomione zostały wszystkie zaplanowane ładowarki, z wyjątkiem 2 przeznaczonych dla pętli Młynów. Złożono wniosek o wydłużenie okresu realizacji projektu z uwagi na wydłużające się po stronie ZTM prace budowlane i przyłączeniowe na pętli Młynów i brak możliwości zamontowania i uruchomienia ładowarek w tej lokalizacji.

Budżet projektu po Aneksie nr 2 przedstawia się następująco:

- całkowite planowane koszty projektu: 408 661 tys. zł
- koszty kwalifikowalne: 331 634 tys. zł
- dofinansowanie: 281 889 tys. zł.

W 2020 r. zawarto porozumienie o udziale w międzynarodowym projekcie badawczym **“Shift2Rail IP4 to support the deployment of Mobility as a Service” (IP4MaaS)** w ramach programu Horyzont 2020. Spółka bierze udział w projekcie wraz z Tramwajami Warszawskimi i Zarządem Transportu Miejskiego. Projekt ma na celu testowanie nowych rozwiązań w sześciu europejskich miastach tj. integrację publicznych i prywatnych usług transportowych w ramach jednej usługi cyfrowej. Wyselekcjonowana grupa warszawiaków będzie miała okazję przetestować aplikację w 2023 roku. W 2021 r. opracowywano harmonogram realizacji projektu oraz uzgadniano pierwsze szczegóły operacyjne.

W 2021 r. Spółka podjęła współpracę z Biurem Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju (FE) m. st. Warszawy oraz Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie przy ubieganiu się o środki finansowe w związku z ogłoszonym przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej naborem wniosków o dofinansowanie w ramach programu priorytetowego **„Zielony transport publiczny”**. Zespół projektowy złożony z pracowników MZA, ZTM oraz BFEiPR Urzędu m. st. Warszawy opracował dokumentację projektową (w tym Studium Wykonalności). Wniosek o dotację na zakup 12 elektrycznych, przegubowych autobusów dla m. st. Warszawy złożono pod koniec roku. Ocena formalna zakończyła się pozytywnie, trwa ocena merytoryczna.

Spółka na bieżąco śledzi otoczenie regulacyjne i uczestniczy w konsultacjach społecznych aktów normatywnych oraz dokumentów planistycznych, w szczególności związanych z perspektywą finansową UE na lata 2021-2027 oraz Europejskim Instrumentem na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. W 2021 r. w ramach konsultacji publicznych złożono uwagi do programu operacyjnego **FEnIKS** (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko), z którego w nowej perspektywie budżetowej mają być finansowane projekty infrastrukturalne i taborowe w zakresie miejskiej mobilności.

W lipcu 2021 r. Spółka poinformowała także swojego właściciela o chęci ubiegania się o środki w ramach **Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych**, w ramach którego można było uzyskać dofinansowanie w wysokości 90% na dowolną liczbę nowoczesnych pojazdów komunikacji miejskiej.

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 2021 r. Nastąpiło oficjalne rozwiązanie projektu z INEA.

7. Informacja o aktualnej i przewidywanej sytuacji finansowej Spółki.

Poniższa tabela przedstawia podstawowe dane dotyczące struktury majątkowo–kapitałowej:

Pozycja	31.12.2021 r.	31.12.2020 r.	Struktura	Zmiana
	(tys. zł)	(tys. zł)	31.12.2021 r. %	%
Aktywa trwałe	1 054 402	1 032 152	83,26%	2%
Aktywa obrotowe	212 037	121 714	16,74%	74%
Razem aktywa	1 266 438	1 153 866	100%	10%
Kapitał własny	659 497	688 167	52,07%	-4%
Rezerwa na zobowiązania	65 684	62 986	5,19%	4%
Zobowiązania długoterminowe	136 909	53 834	10,81%	154%
Zobowiązania krótkoterminowe	166 888	115 519	13,18%	44%
Rozliczenia międzyokresowe	237 460	233 360	18,75%	2%
Razem pasywa	1 266 438	1 153 866	100%	10%

W aktywach Spółki dominuje majątek trwały, który stanowi 83,26% Aktywów. Kapitał własny stanowi 52,07% Pasywów. Według stanu na 31.12.2021 r. Spółka korzystała z finansowania zewnętrznego: dotacji z Unii Europejskiej na zakup autobusów elektrycznych i infrastruktury towarzyszącej, kredytu bankowego z EBI oraz z leasingu finansowego. Dotacja została uwzględniona w pozycji rozliczenia międzyokresowe na dzień 31.12.2021 r.

Ocena sytuacji dochodowo-kosztowej:

Pozycja	31.12.2021 r.	31.12.2020 r.	Zmiana
	(tys. zł)	(tys. zł)	%
Przychody ze sprzedaży	859 448	823 349	4,38%
Zysk / Strata brutto ze sprzedaży	-66 325	-3 398	1852,16%
Zysk / Strata brutto	-30 702	2 608	-1277,21%
Zysk / Strata netto	-29 943	418	-7256,14%

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 i sprzedaż biletów. Spółka wykonała mniejszą ilość wzmk płatnych w 2021 roku (83,2 mln wzmk) w stosunku do 2020 roku (85,5 mln wzmk). Skorygowana stawka przewozowa była wyższa w 2021 roku w stosunku do 2020 roku średnio o 0,39 zł/wzmk. Przewidywana sytuacja finansowa Spółki jest wprost uzależniona od silnej tendencji wzrostu cen paliw i energii, co może skutkować gwałtownym pogorszeniem się płynności finansowej Spółki. Planowana strata na sprzedaży w 2022 roku wymaga zmian warunków Umowy Wykonawczej. Jest to również konieczne do zaciągnięcia zewnętrznego finansowania.

Wskaźniki finansowe charakteryzujące działalność Jednostki:

Pozycja	31.12.2021 r.	31.12.2020 r.
Wskaźnik rentowności aktywów ROA	-2,36%	0,04%
Wskaźnik rentowności kapitału własnego ROE	-4,54%	0,06%
Wskaźnik rentowności netto	-3,48%	0,05%
Wskaźnik rentowności brutto	-3,57%	0,32%
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	23,99%	14,68%
Wskaźnik zadłużenia krótkoterminowego	13,18%	10,01%
Wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym i zobowiązaniami długoterminowymi	0,76	0,72
Wskaźnik bieżącej płynności	1,40	1,18
Wskaźnik płynności szybkiej	1,17	0,92

*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 (bez funduszy specjalnych),

Wskaźnik płynności szybkiej – stosunek aktywów obrotowych pomniejszonych o zapasy do zobowiązań krótkoterminowych.

8. Informacje o nabyciu udziałów własnych.

W 2021 r. Spółka nie nabyła udziałów własnych.

9. Czynniki ryzyka działalności Spółki.

9.1. Ryzyka niefinansowe:

Ryzyko wynikające z wprowadzenia stanu zagrożenia epidemicznego

Utrzymywanie się pandemii koronawirusa na świecie wpływa negatywnie na łańcuch dostaw oraz cenę materiałów do prowadzonej działalności przewozowej. Zauważalny jest wzrost kosztów usług oraz cen nabywanych materiałów w związku z osłabieniem kursu złotego wobec walut obcych, spadkiem wartości akcji na światowych rynkach, dużą fluktuacją cen i rosnącą inflacją. Spółka

monitoruje sytuację w zakresie dostaw i podejmuje wszelkie możliwe kroki, aby złagodzić negatywne skutki nieterminowych dostaw dla prowadzonej działalności.

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 nasileniem konkurencji.

Na rynku komunikacji miejskiej w Warszawie funkcjonują prywatni przewoźnicy realizujący przewozy taborem niskoemisyjnym, przy niższych stawkach za wzkm.

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

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. Sytuacja rynkowa uniemożliwia zapewnienie bezpiecznej fluktuacji w tej grupie zawodowej, niedobory osobowe będą musiały być uzupełnione przez godziny nadliczbowe, które znacząco obciążają budżet Spółki.

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 utrzymać poziom zadań zleczanych przez 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 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.

9.2. Ryzyka finansowe i instrumenty finansowe zabezpieczające ryzyka:

Ryzyko zmiany cen.

Spółka narażona jest na ryzyko zmian ceny ropy naftowej i gazu. Zmiana notowań ropy naftowej i gazu wpływa 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 i gazu, pozostałe zużywane przez Spółkę materiały w ograniczonym zakresie są zależne od cen światowych.

W 2021 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. W roku 2021 Spółka korzystała z finansowania zewnętrznego (kredyt z EBI w wysokości 94.626 tys. zł).

Ryzyko utraty płynności.

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

Za okres sprawozdawczy wskaźniki płynności wynosiły odpowiednio dla wskaźnika płynności bieżącej 1,40; dla wskaźnika płynności szybkiej QR 1,17 co świadczy o stabilnej kondycji finansowej Spółki, co jest efektem przedpłat dokonanych przez ZTM.

Zarząd Spółki

Jan Kuźmiński

Leszek Ruta

Paweł Jankowski

Tomasz Sygut

Warszawa, 29.03.2022 r.
