



Sprawozdanie z działalności

Miejskich Zakładów Autobusowych Sp. z o.o.

za rok obrotowy 2022

Warszawa, marzec 2023 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: 566.758.000,00 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. Mirosław Czekaj – Przewodniczący Rady Nadzorczej (od 04.01.2023 r.), 2. Wiesław Raboszuk – Członek Rady Nadzorczej (od 3.02.2015 r.), 3. Magdalena Młochowska – Członek Rady Nadzorczej (od 01.08.2022 r.), 4. Wojciech Popiołek – Członek Rady Nadzorczej (od 11.07.2022 r.), 5. Piotr Mańczyk – Członek Rady Nadzorczej (od 11.07.2022 r.), 6. Marcin Paluch – Członek Rady Nadzorczej (od 04.01.2023 r.), 7. Urszula Kierzkowska – Przewodniczący Rady Nadzorczej (do 29.12.2022 r.), 8. Maria Młotkowska – Członek Rady Nadzorczej (do 29.12.2022 r.), 9. Jacek Pużuk – Członek Rady Nadzorczej (do 01.08.2022 r.).

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 uwidoczniiony 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.

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 na kolejne lata to:

- a. zwiększenie udziału pojazdów niskoemisyjnych,
- b. 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 31.12.2022 r. wyniósł 566.758.000 zł i był podzielony na 1.133.516 udziałów o wartości po 500 zł każdy. Wszystkie udziały w kapitale zakładowym należą do Miasta Stołecznego Warszawy.

2.3 Zatrudnienie.

Zatrudnienie na dzień 31.12.2022 r., w przeliczeniu na pełne etaty, wynosiło 4.111,03 etatów i było niższe od zatrudnienia na dzień 31.12.2021 r. o 175,65 etatu, w tym:

- w grupie kierowców autobusów wynosiło: 3.094,65 etatów i było niższe o 190,90 etatu,
- w grupie zaplecza i obsługi wyniosło: 604,75 etatu i było wyższe o 11,0 etatów,
- w grupie stanowisk nierobotniczych wyniosło: 411,63 etatów i było wyższe o 4,25 etatu.

Udział % poszczególnych grup zawodowych w ogólnym zatrudnieniu na 31.12.2022 r. kształtował się następująco (w osobach / w etatach):

- kierowcy autobusów 76,6 % / 75,3%,
- zaplecze i obsługa 13,9% / 14,7%,
- stanowiska nierobotnicze 9,5% / 10%.

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 jest budowa nowej zajezdni dla autobusów nisko i zero emisyjnych).

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 2022 roku Spółka podpisała z Zarządem Transportu Miejskiego kolejne aneksy do Umowy wykonawczej o świadczenie usług przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym na liniach autobusowych w latach 2018 – 2027 pozwalające na zachowanie płynności finansowej w obliczu

rosnących cen nośników energii oraz spełnienia żądań organizacji związkowych w zakresie podwyżki wynagrodzeń pracowników Spółki.

Spółka uzyskała podwyższenie kapitału zakładowego w wysokości 100 mln zł z przeznaczeniem na realizację inwestycji (zakup autobusów LNG).

W 2022 roku zakończono realizację umowy dostawy z 2020 roku (aneks z 2021 roku) na dostawę 70 i 30 autobusów wielkopojemnych zasilanych gazem CNG.

W 2022 roku odebrano 30 autobusów gazowych LNG, z kontraktu zawartego w 2020 roku na dostawę 90 autobusów. Z uwagi na przyczyny leżące po stronie wykonawcy umowy, jej pełna realizacja nastąpi do 11 sierpnia 2023 roku.

W Spółce, wg stanu na dzień 31.12.2022 roku, blisko 32% taboru stanowią autobusy nisko i zero emisyjne, pozostałe autobusy zasilane olejem napędowym spełniają normy emisji spalin tj. EURO IV, V, EEV i VI. Wraz z dostawami nowych autobusów systematycznie wycofywane są z eksploatacji autobusy z normą emisji spalin EURO IV.

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 utrzymywanie wysokiego poziomu świadczonych usług przewozowych, doskonalenie pozytywnego wizerunku i popularyzacja transportu miejskiego wśród pasażerów.

Kluczowe zadania, które stoją przed Spółką w roku 2023:

- realizacja wysokiej jakości usług przewozowych wynikających z Umowy Wykonawczej,
- utrzymanie płynności finansowej Spółki,
- renegotjowanie warunków Umowy Wykonawczej, pod kątem inwestycji zeroemisyjnych,
- wprowadzenie do eksploatacji kolejnych 60 autobusów nisko emisyjnych zasilanych gazem LNG,
- rozbudowa infrastruktury do zasilania i obsługi autobusów gazowych na terenach Spółki,
- rozbudowa infrastruktury do ładowania autobusów elektrycznych na terenach Spółki i na terenie miasta (na krańcach linii autobusowych),
- dalsza poprawa warunków pracy dla pracowników Spółki.

6. Informacja o ważniejszych osiągnięciach w dziedzinie badań i rozwoju.

- Program Ramowy Badań i Innowacji „Horyzont 2020”

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 ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji „Horyzont 2020”. Spółka bierze udział w projekcie wraz z Tramwajami Warszawskimi i Zarządem Transportu Miejskiego. Celem Projektu jest integracja technologiczna i demonstracja możliwości, jakie niosą ze sobą technologie cyfrowe opracowywane dotychczas w ramach wielu różnych projektów B+R finansowanych przez Komisję Europejską oraz Shift2Rail Joint Undertaking, a które dotyczą interoperacyjności usług świadczonych przez dostawców usług transportowych.

- Zielony Transport Publiczny

We wrześniu 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”. Wniosek o dotację oraz o pożyczkę na zakup 12 elektrycznych, przegubowych autobusów dla m. st. Warszawy uzyskał niezbędną liczbę punktów i został zakwalifikowany do udzielenia dofinansowania. W dniu 20.01.2023 r. podpisano umowy o dofinansowanie w formie

dotacji oraz w formie pożyczki. Beneficjentem formalnie jest m. st. Warszawa, ale pojazdy zostaną przekazane w użytkowanie Miejskim Zakładom Autobusowym.

- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, „Zakup taboru autobusowego (130 niskopodłogowych autobusów niskoemisyjnych) wraz z infrastrukturą towarzyszącą”

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 dokonano odbioru wszystkich 130 autobusów, które zostały następnie sukcesywnie wprowadzone na linie autobusowe. Do końca 2022 roku zostały dostarczone, zamontowane i uruchomione zaplanowane ładowarki (z wyjątkiem 2 przeznaczonych dla pętli Młynów; podpisany Aneks nr 3 do umowy o dofinansowanie wydłużył okres realizacji rzeczowej projektu do 31.05.2023).

W 2022 roku projekt przeszedł kontrolę CUPT, w trakcie której nie stwierdzono nieprawidłowości w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17.12.2013 r. Kontrola potwierdziła, że wskaźniki zostały osiągnięte, a projekt jest realizowany prawidłowo. Dofinansowanie projektu w wysokości 281 888 900 zł. Dotychczas rozliczono 99,98% przyznanych środków.

„Zakup taboru autobusowego dla m. st. Warszawy (niskopodłogowe autobusy zasilane gazem)”

W dniu 30.09.2022 r. Spółka złożyła wniosek o dofinansowanie już zrealizowanego zakupu 50 szt. niskoemisyjnych przegubowych autobusów zasilanych paliwem gazowym, w tym 30 szt. autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG) oraz 20 szt. - zasilanych skroplonym gazem ziemnym (LNG). Finalnie, Spółka uzyskała w roku 2023 dofinansowanie w wysokości 25 mln zł, które stanowić będzie refundację już poniesionych kosztów na zakup autobusów gazowych.

„Poprawa jakości transportu miejskiego w Warszawie poprzez zakup nowego taboru zasilanego paliwem CNG”

W minionym roku Spółka złożyła wniosek o dofinansowanie zakupu 30 przegubowych autobusów zasilanych sprężonym gazem ziemnym (CNG), w organizowanym w trybie konkursowym w ramach XI Osi Priorytetowej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. MZA wnioskuje o dofinansowanie w wysokości 39,7 mln zł. Środki mają pochodzić z instrumentu finansowego REACT-EU, mającego na celu naprawienie szkód społecznych i gospodarczych spowodowanych pandemią COVID-19 oraz przygotowanie się do ekologicznej i cyfrowej odbudowy gospodarki zwiększającej jej odporność.

W chwili obecnej trwa ocena złożonych wniosków. Lista rankingowa nie została jeszcze opublikowana.

- Pozostałe

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 (także wielu innych operatorów transportu publicznego) uwagi do programu operacyjnego FEnIKS (Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko), efektem których jest dopuszczenie finansowania taboru kołowego (wcześniej w ramach FEnIKS przewidywany był tylko transport szynowy).

W 2022 roku Spółka współpracowała z Biurem Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju m.st. Warszawy i opracowała listę projektów MZA, które mogłyby zostać objęte dofinansowaniem unijnym w najbliższych latach. Propozycje projektów zostały przygotowane na podstawie zarysów programów

operacyjnych w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2021-2027 i mogą pomóc w przygotowaniu kierunkowych działań rozwojowych m.st. Warszawy dotyczących transportu publicznego.

Spółka przystąpiła do opracowania strategii wodorowej, obejmującej:

- rekomendacje w zakresie rozwiązań technologicznych autobusów
- zakres inwestycji w tabor i infrastrukturę ładowania (tankowania)
- oszacowanie kosztów zakupu taboru i budowy infrastruktury ładowania (tankowania)
- możliwe sposoby finansowania inwestycji.

7. Informacja o aktualnej i przewidywanej sytuacji finansowej Spółki.

Poniższa tabela przedstawia podstawowe dane dotyczące struktury majątkowo–kapitałowej:

Pozycja	31.12.2022 r.	31.12.2021 r.	Struktura	Zmiana
	(tys. zł)	(tys. zł)	31.12.2022 r.	%
			%	
Aktywa trwałe	997 779	1 054 402	75,89%	-5%
Aktywa obrotowe	317 037	212 037	24,11%	50%
Razem aktywa	1 314 815	1 266 438	100%	4%
Kapitał własny	759 970	659 497	57,80%	15%
Rezerwy na zobowiązania	95 016	65 684	7,23%	45%
Zobowiązania długoterminowe	14 075	136 909	1,07%	-90%
Zobowiązania krótkoterminowe	243 051	166 888	18,49%	46%
Rozliczenia międzyokresowe	202 704	237 460	15,42%	-15%
Razem pasywa	1 314 815	1 266 438	100%	4%

W aktywach Spółki dominuje majątek trwały, który stanowi 75,89% aktywów. Kapitał własny stanowi 57,80% pasywów. Według stanu na 31.12.2022 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 31.12.2022 r.

• Ocena sytuacji dochodowo-kosztowej:

Pozycja	31.12.2022 r.	31.12.2021 r.	Zmiana
	(tys. zł)	(tys. zł)	%
Przychody ze sprzedaży	1 062 649	859 448	23,64%
Zysk / Strata brutto ze sprzedaży	-40 980	-66 325	-38,21%
Zysk / Strata brutto	888	-30 702	-102,89%
Zysk / Strata netto	473	-29 943	-101,58%

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 w 2022 roku wykonała mniejszą ilość wzkm płatnych (łącznie 82,4 mln wzkm) w stosunku do 2021 roku (łącznie 83,3 mln wzkm). Zgodnie z Anekssem nr 23 do Umowy Wykonawczej średnioroczna stawka przewozowa w 2022 roku została ustalona na poziomie 11,68 zł za wzkm płatny.

Przewidywana sytuacja finansowa Spółki jest uzależniona od poziomu cen paliw i energii, co w przypadku ich wzrostu może skutkować gwałtownym pogorszeniem się płynności finansowej Spółki.

Wskaźniki finansowe charakteryzujące działalność Jednostki:

Pozycja	31.12.2022 r.	31.12.2021 r.
Wskaźnik rentowności aktywów ROA	0,04%	-2,36%
Wskaźnik rentowności kapitału własnego ROE	0,06%	-4,54%
Wskaźnik rentowności netto	0,04%	-3,48%
Wskaźnik rentowności brutto	0,08%	-3,57%
Wskaźnik ogólnego zadłużenia	19,56%	23,99%
Wskaźnik zadłużenia krótkoterminowego	18,49%	13,18%
Wskaźnik pokrycia aktywów trwałych kapitałem własnym i zobowiązaniami długoterminowymi	0,78	0,76
Wskaźnik bieżącej płynności	1,41	1,40
Wskaźnik płynności szybkiej	1,24	1,17

*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 2022 r. Spółka nie nabyła udziałów własnych.

9. Czynniki ryzyka działalności Spółki.

9.1. Ryzyka niefinansowe:

Ryzyko wynikające z wprowadzenia stanu zagrożenia epidemicznego oraz konfliktu zbrojnego poza wschodnią granicą Polski

Pandemia koronawirusa na świecie wpłynęła negatywnie na łańcuch dostaw oraz cenę materiałów do prowadzonej działalności przewozowej. Także konflikt zbrojny w Ukrainie ma wpływ na wzrost kosztów usług oraz cen nabywanych materiałów. Skutkiem wymienionych zdarzeń jest postępujące osłabienie kursu złotego wobec walut obcych, spadek wartości akcji na światowych rynkach, duża fluktuacja cen i rosnąca inflacja. 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 wysokiej 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 były uzupełniane przez godziny nadliczbowe oraz umowy cywilno-prawne, które znacząco obciążały 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, np. reklama w pojazdach realizujących zadania dla ZTM, sprzedaż paliwa dla odbiorców zewnętrznych.

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 i zakłócenia w łańcuchu dostaw.

Spółka narażona jest na ryzyko zmian cen ropy naftowej, gazu i energii. Nawet nieznaczne wahania cen i opóźnienia w dostawach mają znaczący wpływ na poziom kosztów i realizację podstawowych działań Spółki.

Spółka nie stosuje instrumentów finansowych zabezpieczających ryzyko zmiany 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 2022 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 2022 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 – 1,41, dla wskaźnika płynności szybkiej QR – 1,24, co świadczy o stabilnej kondycji finansowej Spółki. Sytuacja ta jest efektem przedpłat dokonanych przez ZTM i dokapitalizowania Spółki.

Zarząd Spółki

Jan Kuźmiński

Leszek Ruta

Paweł Jankowski

Tomasz Sygut

Warszawa, 23.03.2023 r.