

Sprawozdanie z działalności i realizacji inwestycji

**ZARZĄDU DRÓG I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W MIŃSKU MAZOWIECKIM
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością**

za 2024 rok

I. Informacje Ogólne o Spółce

Na podstawie Uchwały Nr XXXVI/279/93 Rady Miejskiej w Mińsku Mazowieckim z dnia 11 grudnia 1993r. została powołana Spółka pod nazwą Zarząd Dróg Miejskich Spółka z o.o. (dalej zwaną: „Spółka” lub „ZDM”).

W dniu 21.12.1993r. został spisany Akt Założycielski Spółki i zarejestrowany w Sądzie Gospodarczym, a następnie w Krajowym Rejestrze Sądowym pod numerem 0000143803.

W dniu 02.02.2023r. została rozszerzona działalność spółki o transport miejski, Spółka zmieniła nazwę na Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Mińsku Mazowieckim Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (dalej zwaną: „Spółka” lub „ZDiTM”).

Według stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. kapitał zakładowy wynosi 1 498 000,00 zł. na co składa się 1498 udziałów każdy o wartości 1 000,00 zł., których jedynym właścicielem jest Miasto Mińsk Mazowiecki.

Siedziba Spółki mieści się w Mińsku Mazowieckim przy ul. Przemysłowej 7, która jest jednocześnie bazą drogową, a administracja wraz z bazą transportu miejskiego mieści się przy ulicy Kołbielskiej 6a na terenie dzierżawionym od PWiK Sp. z o.o.. Przedmiotem działalności Spółki jest prowadzenie gospodarki komunalnej gminy miejskiej Mińsk Mazowiecki i świadczenie usług w szczególności w zakresie:

1. Świadczenie usług publicznych w zakresie bieżącego utrzymania dróg gminnych:

- 1.1 roboty remontowe, utrzymaniowe, interwencyjne i zabezpieczeniowe dróg, chodników, poboczy i rowów wykonywanych z wszelkiego typu nawierzchni, obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogami;
- 1.1. bieżące utrzymanie wszelkiego typu obiektów mostowych i przepustów;
- 1.2. utrzymanie zieleni przydrożnej, w tym sadzenie i usuwanie drzew i krzewów;
- 1.3. równanie i zagęszczanie nawierzchni dróg nieutwardzonych;
- 1.4. remont wiat i słupków przystankowych;
- 1.5. wykonywanie zadań w zakresie inżynierii ruchu, w tym: utrzymanie, bieżące uzupełnianie oraz wymiana w przypadku utraty właściwości technicznych oznakowania pionowego i poziomego;
- 1.6. utrzymanie kanałów technologicznych w pasach drogowych dróg gminnych;
- 1.7. zimowe utrzymanie jezdni dróg gminnych, w tym bieżące odśnieżanie i usuwanie śliskości;
- 1.8. wprowadzanie ograniczeń lub zamykanie dróg i drogowych obiektów inżynierskich dla ruchu oraz wyznaczanie objazdów drogami różnej kategorii, gdy występuje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa osób lub mienia;
- 1.9. wykonywanie robót interwencyjnych i zabezpieczających;
- 1.10. opracowanie projektów planów rozwoju sieci drogowej wraz z oszacowaniem kosztów i ilości robót przewidzianych do wykonania;
- 1.11. opracowanie projektów stałej i czasowej organizacji ruchu, w tym również uzyskanie wszelkich niezbędnych opinii i uzgodnień organów zarządzających ruchem;
- 1.12. prowadzenie ewidencji zatwierdzonych projektów organizacji ruchu;
- 1.13. wykonywanie bieżących (co najmniej 1 raz w miesiącu) i okresowych przeglądów, kontroli dróg i wszelkiego typu obiektów mostowych i przepustów;
- 1.14. prowadzenie i aktualizację ewidencji dróg i wszelkiego typu obiektów mostowych i przepustów, ścieżek rowerowych;

- 1.15. dokonywanie okresowych pomiarów ruchu drogowego;
 - 1.16. koordynację robót w pasie drogowym, przy udziale Miasta, polegającą na przekazaniu i odbiorze terenu zajętego pasa drogowego na podstawie decyzji administracyjnych wydanych przez zarządcę dróg gminnych lub zajętego bez zezwolenia zarządcy.
2. Świadczenie usług publicznych w zakresie obsługi strefy płatnego parkowania:
- 2.1. stała kontrola parkujących pojazdów samochodowych pod kątem uiszczenia opłaty za postój pojazdów samochodowych w SPP;
 - 2.2. w ramach kontroli pojazdów, wystawianie wezwań do zapłaty opłaty dodatkowej w przypadku stwierdzenia postoju pojazdu samochodowego bez uiszczenia obowiązującej opłaty za postój pojazdu w SPP oraz umieszczanie wezwania zabezpieczonego przed zalaniem wodą za wycieraczką przedniej szyby pojazdu lub w innym miejscu pojazdu, w sposób umożliwiający odebranie wezwania przez użytkownika pojazdu;
 - 2.3. w ramach kontroli pojazdów, w przypadku stwierdzenia podstaw do wystawienia wezwania do zapłaty opłaty dodatkowej, wykonywanie dokumentacji fotograficznej (co najmniej 3 zdjęć danego pojazdu) potwierdzającej datę i miejsce postoju pojazdu samochodowego, umieszczenie wezwania, określającej numer rejestracyjny, rodzaj napędu, typ oraz markę pojazdu; wykonane zdjęcia muszą być dobrej jakości, czytelne, w formacie zapisu zgodnym z wymaganiami systemu informatycznego Miasta;
 - 2.4. zakup materiałów eksploatacyjnych do urządzeń kontrolerskich oraz zapewnienie konserwacji i napraw tych urządzeń;
 - 2.5. obsługę parkomatów w zakresie serwisu, bieżącej eksploatacji, usuwania awarii, uzupełniania papieru, likwidacji zacięć papieru, udrożniania podajnika monet;
 - 2.6. utrzymanie parkomatów w czystości, w estetycznym stanie oraz zapewnienie dezynfekcji (w razie potrzeby);
 - 2.7. zapewnienie bieżącego monitorowania stanu technicznego parkomatów, w tym ustalania wystąpienia awarii i uszkodzeń parkomatów oraz ich oprogramowania;
 - 2.8. wyjmowanie kaset z gotówką z parkomatów; kasety z gotówką powinny być wyjmowane i opróżniane w miarę potrzeb, tak aby nie dopuścić do ich całkowitego zapełnienia, jednak nie rzadziej niż raz w miesiącu;
 - 2.9. dostarczanie kaset z gotówką wraz z wydrukiem zbiorczym z parkomatu do banku celem dokonania przeliczenia gotówki; dostarczanie kaset do banku odbywać się będzie na ryzyko Spółki;
 - 2.10. zapewnienia, że dostarczone do banku środki pieniężne zostaną wpłacone na rachunek bankowy Spółki, a następnie przebrane w terminie 7 dni od daty opróżnienia kasety na rachunek bankowy Miasta.
3. Świadczenie usług transportu miejskiego i przewozu pasażerów, utrzymania i obsługi komunikacji miejskiej autobusowej,
- 3.1. świadczenie usług przewozu regularnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Miasto Mińsk Mazowiecki będzie się odbywać zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz.U. z 2022 r., poz. 1343, z późn.zm.), na następujących liniach komunikacyjnych:
 - 3.1.1. Linia M1: PLAC DWORCOWY – Kazikowskiego (powrót Kościuszki) – Konstytucji 3 Maja – 11 Listopada – Boczna – Litewska – Nowy Świat – Bagnista – Boczna – Krasickiego – Małaszczyckiej – Jasna – Budowlana – CMENTARZ (linia dwukierunkowa; długość trasy – 13,1 km);

- 3.1.2. Linia M2: PLAC DWORCOWY – 1 Maja – Licealna – Tartaczna – Jana Pawła II – Konstytucji 3 Maja – Mireckiego – 1 PLM „Warszawa” – ŁUPIŃSKIEGO – Warszawska – Mickiewicza – Dąbrówki – Śniadeckich – 1 PLM „Warszawa” – Mireckiego – Konstytucji 3 Maja – Jana Pawła II – Tartaczna – Licealna – 1 Maja – PLAC DWORCOWY (linia częściowo okrężna; długość trasy – 9,5 km);
- 3.1.3. Linia M3: OSIEDLOWA – Chróścielewskiego – Sosnkowskiego – Mrozowska – Siennicka – Spacerowa – Klonowa – Siennicka – Szpitalna – Śniadeckich – 1 PLM „Warszawa” – Mireckiego – Konstytucji 3 Maja – Kościuszki – Bankowa – 11 Listopada – Chełmońskiego – Warszawskie Przedmieście – Orzeszkowej (powrót DK 50) – Warszawska – RONDO ŻOŁNIERZY WYKLĘTYCH (linia dwukierunkowa; długość trasy – 18,8 km);
- 3.1.4. Linia M4: CMENTARZ – Kościelna – Dąbrówki – Mickiewicza – Warszawska – Łupińskiego – Rondo Pileckiego – Grzeszaka – Klonowa – SPACEROWA – Klonowa – Grzeszaka – 1 PLM „Warszawa” – Siennicka – Kościelna – CMENTARZ (linia częściowo okrężna: długość trasy – 9,8 km).

Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności (PKD), w zakresie ujętym w ustępach 1-3 jest:

- 3.2. produkcja wyrobów budowlanych z betonu – (PKD 23.61.Z),
- 3.3. produkcja masy betonowej prefabrykowanej - (PKD 23.63.Z),
- 3.4. cięcie, formowanie i wykańczanie kamienia - (PKD 23.70.Z),
- 3.5. zbieranie odpadów innych niż niebezpieczne - (PKD 38.11.Z),
- 3.6. roboty związane z budową dróg i autostrad - (PKD 42.11.Z),
- 3.7. roboty związane z budową mostów i tuneli - (PKD 42.13.Z),
- 3.8. roboty związane z budową rurociągów przesyłowych i sieci rozdzielczych - (PKD 42.21.Z),
- 3.9. roboty związane z budową obiektów inżynierii wodnej - (PKD 42.91.Z),
- 3.10. roboty związane z budową pozostałych obiektów inżynierii lądowej i wodnej, gdzie indziej niesklasyfikowane - (PKD 42.99.Z),
- 3.11. rozbiórka i burzenie obiektów budowlanych - (PKD 43.11.Z),
- 3.12. przygotowanie terenu pod budowę - (PKD 43.12.Z),
- 3.13. wykonywanie wykopów i wierceń geologiczno-inżynierskich - (PKD 43.13.Z),
- 3.14. wykonywanie instalacji elektrycznych - (PKD 43.21.Z),
- 3.15. malowanie i szklenie - (PKD 43.34.Z),
- 3.16. pozostałe specjalistyczne roboty budowlane, gdzie indziej niesklasyfikowane - (PKD 43.99.Z),
- 3.17. działalność w zakresie architektury - (PKD 71.11.Z),
- 3.18. działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne - (PKD 71.12.Z),
- 3.19. pozostała działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, gdzie indziej niesklasyfikowana - (PKD 74.90.Z),
- 3.20. pozostałe sprzątanie - (PKD 81.29.Z),
- 3.21. działalność usługowa związana z zagospodarowaniem terenów zieleni - (PKD 81.30.Z),
- 3.22. działalność usługowa wspomagająca transport lądowy – (PKD 52.21.Z),
- 3.23. transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski – (PKD 49.31.Z),

- 3.24. Pozostały transport lądowy pasażerski, gdzie indziej niesklasyfikowany – (PKD 49.39.Z),
- 3.25. Konserwacja i naprawa pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli - (PKD 45.20.Z),
- 3.26. Działalność usługowa wspomagająca transport lądowy - (PKD 52.21.Z),
- 3.27. Pośrednictwo w sprzedaży czasu i miejsca na cele reklamowe w pozostałych mediach - (PKD 73.12.D).

Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Mińsku Mazowieckim spółka z ograniczoną odpowiedzialnością oferuje szeroki zakres usług w zakresie projektowania, budowy, przebudowy i remontów dróg, placów, alei parkowych, obiektów inżynierskich i innych na terenie miasta Mińsk Mazowiecki. Prowadzi akcję zimową związaną z usuwaniem śliskości jezdni dróg miejskich. W porozumieniu ze Strażą Miejską i Policją Powiatową dba o prawidłowe oznakowanie pionowe i poziome w mieście wprowadzając szereg usprawnień. Stosuje niezbędne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem placówek, do których uczęszczają dzieci i młodzież, tj. np. wyniesione, doświetlone przejścia dla pieszych czy znaki aktywne. Spółka wykonuje również kompleksowe budowy, rozbudowy i przebudowy dróg oraz świadczy usługi w zakresie nadzorów inwestorskich inwestycji drogowych zasobem Prezesa Zarządu Pana mgr inż. Arkadiusza Boguckiego posiadającego uprawnienia budowlane nr MAZ/0510/PWBD/19 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej drogowej bez ograniczeń.

Firma czynnie angażuje się również w imprezy, obchody świąt państwowych i kościelnych organizowane na terenie miasta poprzez wykonywanie projektów organizacji ruchu i na ich podstawie zabezpieczając drogi poprzez właściwe oznakowanie (np. „Mazowiecka Piętnastka”, „1 Listopada”) czy też organizując choinki wraz z podłączeniem instalacji elektrycznej w okresie wigilijnym na Placu Stary Rynek. Współpracujemy również ze wszystkimi jednostkami organizacyjnymi w mieście tj. Szkoły Podstawowe (naprawy i budowy ciągów pieszych, placów zabaw etc.), Zarząd Gospodarki Komunalnej (wspólne dbanie o przestrzeń publiczną np. prace w ramach tzw. "odkostkowywania miasta, ustawianie donic z kwiatami etc.), Spółki Miejskie (np. odtwarzanie nawierzchni po pracach instalacyjnych, projektowanie i wdrażanie projektów organizacji na terenach spółek).

Należy również zaznaczyć, że od 1 stycznia 2024r. spółka świadczy również usługi w zakresie lokalnego transportu zbiorowego – operatora - na terenie miasta Mińsk Mazowiecki. Na podstawie umów, Spółka użytkuje 6 szt. autobusów miejskich zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym marki MAN Lion's City 12E, posiada własne 5szt. autobusów miejskich Solaris Urbino 12 oraz 1 szt. Solaris Urbino 10. Obsługujemy 4 linie autobusowe pokonując rocznie ok. 584 tys. km. W roku 2024 organizowaliśmy również linie specjalne, dowożąc pasażerów na obchody święta lotnika oraz w okresie święta zmarłych. Firma posiada wszelkie niezbędne zezwolenia i uprawnienia do prowadzenia działalności w tym zakresie. Główny Dyspozytor Pan mgr Michał Pajda posiada certyfikat kompetencji zawodowej w drogowym transporcie osób nr 00202/TO/24.

II. Wykonanie zadań rzeczowych

Świadczenie usług publicznych w zakresie bieżącego utrzymania dróg gminnych

W roku 2024 ZDiTM wykonywał zadania statutowe tj. utrzymanie, ochrona i remont dróg, mostów, przepustów, placów, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, organizacją ruchu drogowego, w szczególności obejmujących:

Lp.	Opis robót	Jedn.	Obmiar
1	2	3	4
1	Roboty remontowe, utrzymaniowe, interwencyjne i zabezpieczeniowe dróg, chodników, poboczy i rowów wykonanych z wszelkiego typu nawierzchni, przystanków autobusowych		
1.1	Ręczne profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni w gruncie kat. III-IV	m2	4 500,000
1.2	Roboty ziemne wykon.koparkami podsiębiernymi o poj.łyżki 0.15 m3 w gr.kat.III z transp.urobku samochod.samowyladowczymi na odległość 4 km	m3	2 750,000
1.3	Roboty rozbiórkowe wraz z wywiezieniem gruzu	m3	2 500,000
1.4	Krawężniki betonowe wystające o wymiarach 15x30 cm na podsypce piaskowej	m	2 000,000
1.5	Obrzeża betonowe o wymiarach 30x8 cm na podsypce piaskowej z wypełnieniem spoin zaprawą cementową	m	1 600,000
1.6	Nawierzchnie z kostki brukowej betonowej grubość 8 cm na podsypce cementowo-piaskowej	m2	4 500,000
1.7	Remont nawierzchni bitumicznych z UPZA	m2	4 438,000
	RAZEM 1 Roboty remontowe, utrzymaniowe, interwencyjne i zabezpieczeniowe dróg, chodników, poboczy i rowów wykonanych z wszelkiego typu nawierzchni, przystanków autobusowych		
2	Zimowe utrzymanie dróg		
2.1	Usuwanie śliskości z dróg.	h	926,000
	RAZEM 2 Zimowe utrzymanie dróg		
3	Utrzymanie wszelkiego typu obiektów inżynierskich w tym: mostów i przepustów		
3.1	Malowanie farbą olejną powierzchni metalowych pełnych szpachlowanych jednokrotnie	m2	1 000,000
3.2	Remonty przepustów, mostów	szt	10,000
	RAZEM 3 Utrzymanie wszelkiego typu obiektów inżynierskich w tym: mostów i przepustów		
4	Utrzymanie zieleni przydrożnej w pasie drogowym		
4.1	Odmładzanie starszych drzew	szt.	12,000
4.2	Wywożenie karpiny na odległość 4.00 km Pocięte pnie i oczyszczenie terenu	mp	9,500
	RAZEM 4 Utrzymanie zieleni przydrożnej w pasie drogowym		
5	Realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu w tym m.in.: utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego		
5.1	Oznakowanie pionowe		
5.1.1	Przymocowanie tablic znaków drogowych zakazu, nakazu, ostrzegawczych, informacyjnych	szt.	800,000
5.1.2	Słupki do znaków drogowych z rur stalowych	szt.	800,000

	RAZEM 5.1 Oznakowanie pionowe		
5.2	Oznakowanie poziome		
5.2.1	Malowanie oznakowania poziomego na jezdni farbą chlorokauczukową - cienkowarstwowe	m2	10 000,000
5.2.2	Oznakowanie poziome nawierzchni bitumicznych - na zimno, za pomocą mas chemoutwardzalnych grubowarstwowe	m2	2 332,000
	RAZEM 5.2 Oznakowanie poziome		
	RAZEM 5 Realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu w tym m.in.: utrzymanie oznakowania pionowego i poziomego		
6	Roboty remontowe, utrzymaniowe, interwencyjne i zabezpieczeniowe urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogami, w tym konserwacja, remonty, montaż wiat i słupków przystankowych		
6.1	Remonty i utrzymanie wszelkiego typu urządzeń bezpieczeństwa ruchu	szt.	25,000
	RAZEM 6 Roboty remontowe, utrzymaniowe, interwencyjne i zabezpieczeniowe urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogami, w tym konserwacja, remonty, montaż wiat i słupków przystankowych		
7	Drogi gruntowe		
7.1	Równanie dróg gruntowych		
7.1.1	Naprawy dróg gruntowych wykonywane mechanicznie - profilowanie	h	350,000
	RAZEM 7.1 Równanie dróg gruntowych		
7.2	Utwardzenie dróg gruntowych tłuczniami kamiennymi		
7.2.1	Nawierzchnia z tłucznia kamiennego - warstwa dolna z tłucznia	m2	1 994,300
	RAZEM 7.2 Utwardzenie dróg gruntowych tłuczniami kamiennymi		
	RAZEM 7 Drogi gruntowe		
8	Roboty inne		
8.1	Opracowanie projektów drogowych, koordynacja robót w pasie drogowym, ewidencja dróg, przeglądy, kontrole	szt	12,000
	RAZEM 8 Roboty inne		
	RAZEM kosztorys		

Opracowywano również na bieżąco projekty stałych i aktualizacji stałych organizacji ruchu wraz z ich wdrożeniem w miarę wynikających potrzeb i zleceń ze strony Urzędu Miasta. W ramach imprez miejskich ZDiTM każdorazowo zabezpieczał imprezy wykonując i wdrażając czasową organizację ruchu.

Budowa, przebudowa i remonty, nadzór inwestorski

W roku 2024 ZDiTM wykonywał zadania statutowe w zakresie budowy, przebudowy i remontów dróg, mostów, placów i pozostałej infrastruktury drogowej, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych zleconych przez Burmistrza Miasta Mińsk Mazowiecki.

Tabela nr 2 – Zestawienie robót drogowych i nadzorów inwestorskich

Lp.	Nazwa zadania
1.	Przebudowa ulicy Żwirki – Etap II
2.	Remont nawierzchni wraz z sięgaczami w ulicy Zygmuntowskiej
3.	Remont nawierzchni w ulicy Mieszka I
4.	Remont nawierzchni w ulicy Heweliusza
5.	Remont nawierzchni w ulicy Kopernika
6.	Rozbiórka nawierzchni wraz z nawiezieniem ziemi w ul. Piłsudskiego związane z urządzeniem zieleni na terenie miasta
7.	Modernizacja zagospodarowania terenu przy wieży ciśnień
8.	Budowa ulicy Karpackiej i Henryka Sienkiewicza
9.	Nadzór Inwestorski przy budowie drogi gminnej od ul. Kołbielskiej do ul. Chróścielewskiego w Mińsku Mazowieckim

ZDiTM wykonywał również zlecenia zewnętrzne mieszczące się w zakresie działalności spółki, ściśle współpracujemy z PWiK Sp. z o.o. w zakresie remontu zwierczeń studni kanalizacyjnych i napraw nawierzchni bitumicznych. Naprawy nawierzchni wykonywano także dla Urzędu Gminy Mińsk Mazowiecki, Zarządu Gospodarki Komunalnej i dla firm prywatnych. Realizowaliśmy również na bieżąco czynności administracyjne związane z umieszczaniem infrastruktury niezwiązanej z drogą w zakresie wprowadzania w pas drogowy i jego odbioru po zakończonych pracach.

Strefa Płatnego Parkowania

ZDiTM prowadził i prowadzi nadal na zlecenie Burmistrza Miasta Mińsk Mazowiecki oraz Zarządu Gospodarki Komunalnej kompleksową obsługę strefy płatnego parkowania. Zatrudniamy 3 kontrolerów, którzy zostali przeszkoleni w zakresie obsługi systemu informatycznego oraz bieżącego „małego” serwisu 73 parkometrów. Opróżniamy również w asyście ochrony skarbcie parkometrów i dostarczamy do placówki bankowej.

Zimowe utrzymanie dróg

ZDiTM prowadził również usługę w zakresie utrzymania zimowego jezdni dróg gminnych będących w zarządzie Burmistrza Miasta Mińsk Mazowiecki. W roku 2024 służba drogowa interweniowała w zakresie usuwania śliskości **26** razy. Dla porównania w roku 2023 interweniowała **25** razy.

Transport publiczny

Spółka użytkuje 6 szt. autobusów miejskich zeroemisyjnych o napędzie elektrycznym marki MAN Lion's City 12E, posiada własne 5szt. autobusów miejskich Solaris Urbino 12 oraz 1 szt. Solaris Urbino 10. Obsługiwaliśmy 4 linie autobusowe pokonując w roku 2024 ok. 584 tys. km. W roku 2024 organizowaliśmy również linie specjalne, dowożąc pasażerów na obchody święta lotnika oraz w okresie święta zmarłych.

III. Organy Spółki

Organami Spółki są:

1. Zgromadzenie Wspólników

Na dzień sporządzenia sprawozdania Zgromadzenie Wspólników jest reprezentowane przez Burmistrza Miasta Mińsk Mazowiecki, Pana Marcina Jakubowskiego.

2. Rada Nadzorcza

W okresie od **1 stycznia 2024r.** do **7 maja 2024r.** skład Rady Nadzorczej przedstawiał się następująco:

- | | |
|------------------------------|--|
| 1) Pan Rafał Czerechów | – Przewodniczący Rady Nadzorczej, |
| 2) Pan Antoni Mroczek | – Z-ca Przewodniczącego Rady Nadzorczej, |
| 3) Pan Zbigniew Miklaszewski | – Członek Rady Nadzorczej. |

W okresie od **7 maja 2024r.** do **31 grudnia 2024r.** skład Rady Nadzorczej przedstawiał się następująco:

- | | |
|------------------------------|--|
| 1) Pan Rafał Czerechów | – Przewodniczący Rady Nadzorczej, |
| 2) Pan Zbigniew Miklaszewski | – Z-ca Przewodniczącego Rady Nadzorczej, |
| 3) Pan Jerzy Gryz | – Członek Rady Nadzorczej. |

3. Zarząd

Od **1 stycznia 2024r.** do **31 sierpnia 2024r.** spółka była zarządzana dwuosobowo:

- 1) Arkadiusz Bogucki – Prezes Zarządu
- 2) Robert Zakrzewski – Wiceprezes Zarządu

Od **1 września 2024 r.** do **31 grudnia 2024r .** spółką zarządza jednoosobowo:

- 1) Arkadiusz Bogucki – Prezes Zarządu

Zarządowi bezpośrednio podlegają:

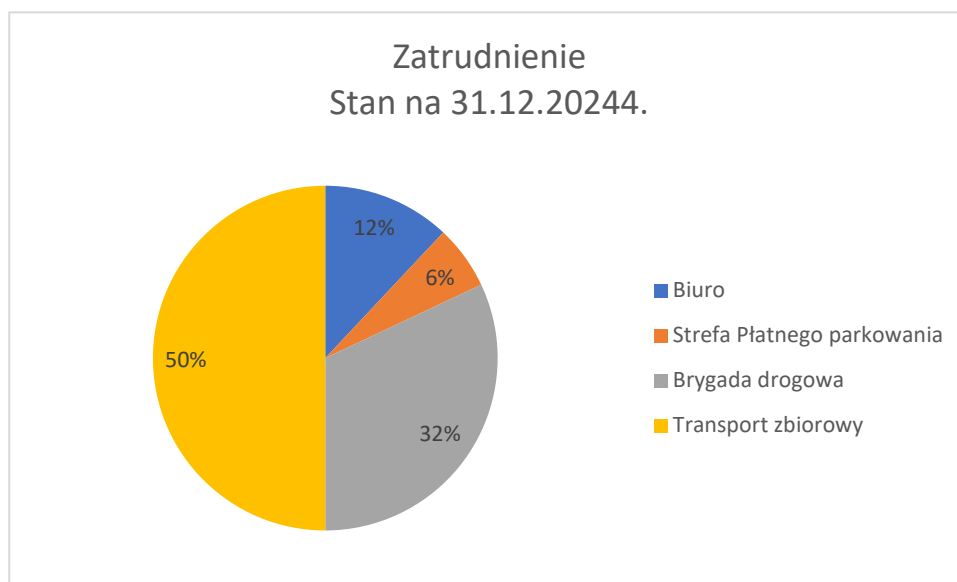
- Księgowość,
- Kadry i Administracja,
- Dział drogowy,
- Dział obsługi strefy płatnego parkowania,
- Dział transportu zbiorowego

a pośrednio wszystkie komórki i stanowiska utworzone w celu realizacji statutowych zadań.

IV. SYTUACJA KADROWO - PŁACOWA SPÓŁKI

Zatrudnienie w Spółce na dzień 31 grudnia 2024r. wynosiło 50 osób, w tym:

- pracowników umysłowych (biuro)	- 6	(12% ogółu zatrudnionych),
- pracowników fizycznych (drogowców)	- 16	(32% ogółu zatrudnionych),
- pracowników SPP	- 3	(6% ogółu zatrudnionych),
- pracowników transportu zbiorowego	- 25	(50% ogółu zatrudnionych),



Przeciętne wynagrodzenie brutto na dzień 31 grudnia 2024r. wynosi 7 737,81zł brutto.

Zgodnie z § 39 Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz.U. z 2003 r. nr 169, poz. 1650) obowiązkiem pracodawcy jest zapewnienie pracownikom bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności zapobieganie zagrożeniom związanym z wykonywaną pracą, właściwą organizację pracy, stosowanie koniecznych środków profilaktycznych oraz informowanie i szkolenie pracowników. Uwzględniając powyższe, dla każdego stanowiska pracy zostały opracowane przez firmę zewnętrzną karty oceny ryzyka zawodowego dla poszczególnych stanowisk pracy.

Wszyscy pracownicy posiadają aktualne szkolenie BHP przeprowadzone przez firmę zewnętrzną. Wyposażeni są w środki ochrony, jak również ubrania robocze. Ponadto pracownicy fizyczni ukończyli szkolenia do obsługi sprzętów, takich jak: koparko - ładowarki, równiarki i walca drogowego, malowarki, pił mechanicznych, wózka akumulatorowego i spalinowego oraz do kierowania ruchem drogowym i wykonywania zabiegów środkami ochrony roślin. Powyższe szkolenia przeprowadzone były w Ośrodku Doskonalenia Zawodowego w Mińsku Mazowieckim.

Dodatkowo celem podniesienia kwalifikacji pracownicy techniczni, jak i administracji odbyli szkolenia w zakresie:

1. Obowiązki zarządców dróg gminnych, powiatowych,
2. Postępowanie wyjaśniające i wydawanie decyzji, opłaty, kary, administrowanie pasem drogowym,
3. Zarządzanie drogami publicznymi oraz odpowiedzialność cywilna zarządcy drogi,
4. Wykorzystanie nowych technologii w budowie dróg samorządowych,
5. Użytkowanie programu Norma Expert, podstawy kosztorysowania w programie,

6. Szkolenie w zakresie obsługi wózków widłowych,
7. Szkolenie w zakresie rozliczania czasu pracy kierowców,

W ZDiTM użytkowane są także programy księgowe i wspomagające takie jak:

1. program księgowy REWIZOR GT firmy Insert,
2. program ZUS Płatnik,
3. program SUBIEKT GT firmy Insert,
4. program Gratyfikant GT firmy Insert,
5. program PASAŻ wspomagający obsługę decyzji na zajęcie pasa drogowego,
6. program BricsCAD wspomagający projektowanie,
8. program GAZNAKI wspomagający projektowanie,
9. program VERITUM wspomagający kadry i dyspozytora komunikacji miejskiej,
10. program kosztorysowy Norma Expert.

Na wszystkie programy spółka posiada certyfikaty.

V. WYNIKI EKONOMICZNE

Tabela Nr 3 - Przychody, koszty i wynik finansowy za 2024 r.

Lp.	Wyszczególnienie	Sprzedaż/przychody 2024r.	Koszty 2024r.	Zysk/strata
1.	Bieżące utrzymanie dróg	3 958 721,25	3 450 881,14	507 840,12
2.	Transport Publiczny	4 712 961,96	5 888 477,30	-1 175 515,34
3.	Obsługa SPP	365 853,58	446 137,22	-80 283,64
4.	Zlecenia Urzędu Miasta	1 465 374,85	1 130 713,44	334 661,42
5.	Zlecenia obce	74 741,48	14 282,24	60 459,24
6.	Zlecenia Jednostek Organizacyjnych Miasta	12 147,36	3 987,20	8 160,16
7.	Nadzory Inwestorskie	59 048,32	3 879,54	55 168,78
9.	Inne przychody/koszty operacyjne i finansowe, rezerwy na świadczenia pracownicze	-23 655,64	22 596,33	-46 251,97
	Ogółem	10 625 193,16	10 960 954,40	-335 761,24

Po uwzględnieniu pozostałych kosztów operacyjnych, zaokrągleń oraz kosztów finansowych, Spółka w 2024 roku wykazuje stratę z prowadzonej działalności brutto w wysokości **335 761,24 zł**. W porównaniu do roku ubiegłego tj. 2023, wartość sprzedaży netto zwiększyła się o **1 102 144,38 zł** czyli o **9 %**.

Spółka zakłada kontynuację działalności w kolejnych okresach. Rosnące ceny surowców, energii i materiałów oraz wynagrodzeń bezpośrednio przekładają się na wyniki finansowe spółki, zmuszając do aktualizacji swoich polityk cenowych i poszukiwania sposobów na obniżenie kosztów działalności. Ponadto inflacja istotnie utrudnia planowanie i budżetowanie, co rodzi dodatkowe

ryzyko i naraża przedsiębiorstwo na potencjalne straty. Trwający konflikt zbrojny w Ukrainie, również w znacznym stopniu wpływa na wzrost cen surowców, energii i materiałów. Przez wzrost cen Spółka może spodziewać się zmniejszonego popytu na swoje usługi co przełoży się bezpośrednio na wyniki finansowe. W związku z tym ZDiTM jest zmuszony do poszukiwania i zdywersyfikowania źródeł dostaw.

Od 1 stycznia do 31 grudnia 2024r. Spółka realizowała swoje zadania statutowe w zakresie bieżącego utrzymania dróg gminnych w mieście polegających na remontach nawierzchni bitumicznych i z kostki brukowej. W ramach bieżącego utrzymania wykonywano naprawę i wymianę zużytych znaków drogowych oraz naprawiano nawierzchnię bitumiczną dróg w mieście. Wykonywano na bieżąco i w ramach potrzeb wykonuje się także równanie wraz z uzupełnieniem kruszywem dróg gruntowych zgodnie z harmonogramem rzeczowo-finansowym uzgodnionym i zatwierdzonym przez Burmistrza Miasta Mińsk Mazowiecki.

Od 1 stycznia do 31 grudnia 2024r. Spółka realizowała swoje zadania statutowe w zakresie transportu miejskiego obsługując 4 linie autobusowe i pokonując w roku 2024 ok. 584 tys. km. W roku 2024 organizowaliśmy również linie specjalne, dowożąc pasażerów na obchody święta lotnika oraz w okresie święta zmarłych.

Do zadań spółki należała również pełna obsługa Strefy Płatnego Parkowania. W związku z tym zatrudniono trzech pracowników jako osoby nadzorujące prawidłowość parkowania a także zapewniono obsługę techniczną, materiałową i księgową.

W ramach swojej działalności prowadzono zimowe utrzymanie dróg gminnych na terenie miasta.

W przypadku wolnych mocy przerobowych wykonywano także usługi dla odbiorców zewnętrznych, z którymi podpisywano umowy na wykonanie prac wraz z określeniem wynagrodzenia. Dane obrazujące przychody i koszty Spółki na przestrzeni trzech lat prezentują tabele nr 4 i 5.

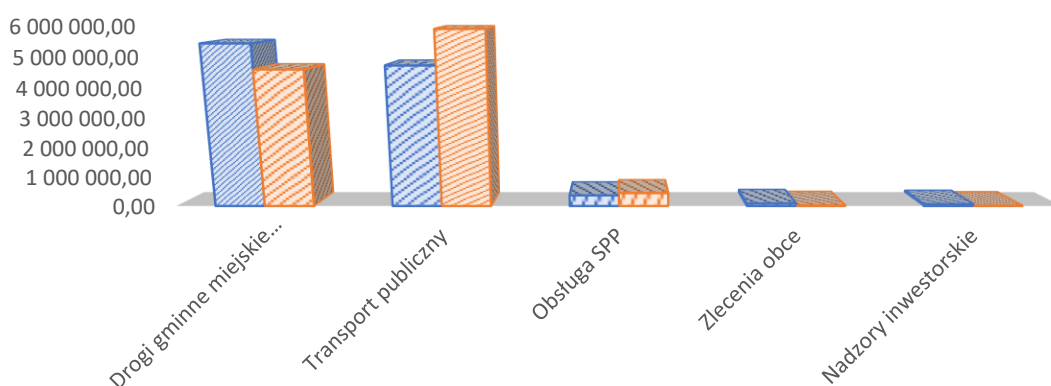
Tabela Nr 4
Przychody Spółki i ich dynamika za lata 2024, 2023, 2022

Lp.	Miejsce sprzedaży	Sprzedaż 2024 rok	Sprzedaż 2023 rok	Sprzedaż 2022 rok	%	%	%
1	2	3	4	5	24/23	24/22	23/22
1.	Drogi gminne miejskie (bieżące utrzymanie dróg, zlecenia urzędu miasta)	5 424 096,10	8 977 917,98	3 517 529,70	60%	154%	255%
2.	Transport publiczny	4 712 961,96	-	-	-	-	-
3.	Obsługa SPP	365 853,58	336 829,20	280 000,00	109%	131%	120%
4.	Zlecenia obce	86 888,84	209 858,35	194 121,10	41%	45%	108%
5.	Nadzory inwestorskie	59 048,32	-	1 863,75	-	3168%	-
7.	Pozostałe	-	22 098,89	45 472,33	49%	-	-
	Ogółem	10 648 848,80	9 546 704,42	4 038 986,88	2,10	34,98	4,84

Tabela Nr 5**Koszty Spółki i ich dynamika za lata 2024, 2023, 2022**

Lp.	Wyszczególnienie	Koszty 2024 r.	Koszty 2023 r.	Koszty 2022 r.	%	%	%
	2	3	3	4	24/23	24/22	23/22
1.	Drogi gminne miejskie (bieżące utrzymanie dróg, zlecenia urzędu miasta)	4 581 594,57	8 722 010,00	3 551 268,30	53%	129%	246%
2.	Transport publiczny	5 888 477,30	-	-	-	-	-
3.	Obsługa SPP	446 137,22	335 145,31	313 962,20	133%	142%	107%
4.	Zlecenia obce	18 269,44	176 916,21	138 163,37	10%	13%	128%
5.	Nadzory inwestorskie	3 879,54	-	26 030,10	-	15%	-
7.	Pozostałe	-	19 892,50	45 472,30	-	-	44%
	Ogółem	10 938 358,07	9 253 964,02	4 074 896,27	118%	268%	227%

ANALIZA PRZYCHODÓW I KOSZTÓW W 2024R.



	Drogi gminne miejskie (bieżące utrzymanie dróg, zlecenia urzędu miasta)	Transport publiczny	Obsługa SPP	Zlecenia obce	Nadzory inwestorskie
Przychody	5 424 096,10	4 712 961,96	365 853,58	86 888,84	59 048,32
Koszty	4 581 594,57	5 888 477,30	446 137,22	18 269,44	3 879,54

VI. SYTUACJA MAJĄTKOWA I ANALIZA FINANSOWA

1. Analiza bilansu

Struktura majątku Spółki w analizowanym okresie nie ulega znaczącym zmianom. Dominującą rolę w strukturze aktywów stanowi majątek obrotowy, którego udział w strukturze aktywów ogółem utrzymuje się na porównywalnym poziomie i w kolejnych latach wynosi 74,18 % w 2022 roku, 58,11% w 2023 i 60,8% w 2024r.

Kapitał własny w 2024 roku wynosił 1320,9 tys. zł. W latach poprzednich osiągnął odpowiednio wartość 1419,2 tys. zł i 684 tys. zł. Zobowiązania i rezerwy zwiększyły się.

Spółka w roku 2024r., zakupiła środki trwałe tj. między innymi komputery, monitory, drukarki, branżowe oprogramowanie, meble. Zakupiono również 1 szt. używanego autobusu Solaris Urbino10 w celu uzupełnienia taboru transportu zbiorowego. Zakupiono również zbiornik na paliwo, w celu obniżenia kosztów paliwa oraz kompensatory mocy biernej w celu obniżenia kosztów energii elektrycznej. Trwał również remont budynku administracyjno – biurowego. W ramach oszczędności użytkujemy również instalację fotowoltaiczną na potrzeby spółki, która rekompensuje częściowo podwyżki cen energii elektrycznej.

Tabela nr 6
Bilans – analiza struktury i dynamika za lata 2024, 2023, 2022

	Stan na koniec w tys. zł			Struktura %			Dynamika		
	2024	2023	2022	2024	2023	2022	24/23	24/22	23/22
A. Aktywa trwałe	1315,8	1200	340,7	39,19%	41,89%	25,82%	109,65%	386,20%	352,22%
B. Aktywa obrotowe	2041,3	1664,8	978,8	60,80%	58,11%	74,18%	122,62%	208,55%	170,09%
B.1 Zapasy	73,6	4,7	172	2,19%	0,16%	13,04%	1565,96%	42,79%	2,73%
B.2 Należności	72,55	51,8	60,1	2,16%	1,81%	4,55%	140,06%	120,72%	86,19%
B.3 Inwestycje krótkoterminowe	1713,3	1565,8	726,9	51,03%	54,66%	55,09%	109,42%	235,70%	215,41%
B.4 Krótkoterminowe rozl. międzyokresowe.	181,8	42,6	19,7	5,42%	1,49%	1,49%	426,76%	922,84%	216,24%
Razem aktywa	3357,16	2864,8	1 319,50	100,00%	100,00%	100,00%	117,19%	254,43%	217,11%
A. Kapitał własny	1320,9	1419,2	684	39,35%	49,54%	51,84%	93,07%	193,11%	207,49%
A.1 Kapitał podstawowy	1498	1186	671	44,62%	41,40%	50,85%	126,31%	223,25%	176,75%
A.2 Kapitał zapasowy	203,2	13	43,3	6,05%	0,45%	3,28%	1563,08%	469,28%	30,02%
A.3 Kapitał aktualizacji wyceny	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A.4 Kapitały rezerwowe	X	X	X	X	X	X	X	X	X
A.5 Zysk/strata z lat ubiegłych	X	X	23,6	X	X	1,79%	X	X	X
A.6 Zysk/Strata netto	-380,3	220,2	-53,9	-11,33%	7,69%	-4,08%	-272,71%	705,57%	-408,53%
B. Zobowiązania i rezerwy	2036,2	1445,6	635,6	60,65%	50,46%	48,17%	140,86%	320,36%	227,44%
Razem pasywa	3357,2	2864,8	1 319,50	100,00%	100,00%	100,00%	117,19%	254,43%	217,11%

2. Analiza struktury kapitałowo-majątkowej

Tabela nr 7
Struktura kapitałowo-majątkowa

Wskaźnik	Formuła	Lata			dynamika %		
		2024	2023	2022	24/23	24/22	23/22
pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	kapitał własny / majątek trwały	1	1,2	2	83,3%	50%	60%
Udział majątku trwałego w aktywach ogółem	Majątek trwały/aktywa ogółem x 100%	39,3	41,9	25,8	93,8%	152,3%	162,4%

Wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym prezentuje, czy Spółka spełnia kryteria tzw. „złotej reguły finansowej”, zgodnie z którą aktywa trwałe powinny być finansowane kapitałami stałymi (głównie własnymi), czyli takimi, które są do dyspozycji jednostki przez okres dłuższy niż 1 rok. W Spółce ze względu na niewielki udział majątku trwałego w sumie bilansowej wskaźnik pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym utrzymywał się na bezpiecznym poziomie. Podobna sytuacja zauważalna jest przy analizie poziomu udziału kapitału obrotowego w finansowaniu majątku ogółem.

Wszystkie wskaźniki struktury kapitałowo - majątkowej Spółki wykazują na przestrzeni lat 2024-2022 stabilne wartości, co potwierdza jej trwałość.

Tabela nr 8
Wskaźniki zadłużenia

Wskaźnik	Formuła	Lata		
		2024	2023	2022
Ogólnego zadłużenia	Kapitał obcy/aktywa ogółem	0,6	0,5	0,5
Zadłużenia kapitału własnego	Kapitał obcy/kapitał własny	1,54	1,0	0,9
Pokrycia majątku kapitałami własnymi	Kapitały własne/ aktywa ogółem	0,39	0,5	0,5
Rotacja zobowiązań w dniach	Zobowiązania krótkoterminowe x365/ przychody ze sprzedaży netto	40	42	27

Wskaźniki zadłużenia nazywane są także wskaźnikami wypłacalności i służą do oceny stopnia zadłużenia spółki, czyli charakteryzują poziom finansowania działalności przez źródła obce. Wskaźnik ogólnego zadłużenia informuje, jaką część w całości aktywów stanowią zobowiązania ogółem, czyli wskazuje udział kapitałów obcych w finansowaniu aktywów spółki. Im niższy jest poziom tego wskaźnika, tym większa jest zdolność jednostki do spłaty zobowiązań.

Wskaźnik zadłużenia w roku 2024 wyniósł 0,6, co oznacza, że zobowiązania ogółem stanowiły ok. 60% aktywów ogółem. Według standardów rachunkowości wskaźnik ten nie powinien przekraczać 65%. W analizowanych latach wskaźniki te kształtowały się poniżej wielkości optymalnej, co jest zjawiskiem pozytywnym i świadczy o stabilnej sytuacji spółki i dużej niezależności od zewnętrznych źródeł finansowania.

Wskaźnik rotacji zobowiązań informuje co ile dni regulowane są zobowiązania krótkoterminowych wobec kontrahentów z osiągniętego przez jednostkę przychodu ze sprzedaży. Wskaźnik rotacji zobowiązań w dniach w roku 2024 wyniósł 40 dni, co oznacza, że zobowiązania krótkoterminowe były regulowane średnio co 40 dni.

W 2024 roku nastąpił spadek poziomu wskaźnika o 2 dni. Zobowiązania regulowane były w terminach a ich okres był zazwyczaj wydłużony ze względu na wynegocjowanie dłuższego okresu płatności do 60 dni.

Tabela nr 9
Wskaźniki należności

	2024	2023	2022
Wskaźnik cyklu należności w dniach Należności krótkoterminowe /przychody netto ze sprzedaży x 365	2,5	2	5
Należności / majątek obrotowy	0,04	0,03	0,06
Stan należności / aktywa ogółem	0,02	0,02	0,05
Wskaźnik rotacji należności w dniach przychody ze sprzedaży netto/średni poziom należności	146	184	67

Wskaźnik cyklu należności w dniach w roku 2024 wyniósł 2,5 dni, co oznacza, że przeciętny okres wpływu należności do spółki wyniósł 2,5 dnia. W 2023 r. utrzymuje podobny poziom z lat 2023 i 2022 r. Jest to zjawisko korzystne, ponieważ utrzymuje stały okres wpływu należności do spółki.

Wskaźnik rotacji należności w dniach informuje o liczbie inkasa należności, czyli ile razy w roku nastąpił obrót należnościami. Wskaźnik rotacji należności w dniach w roku 2024 wyniósł 146 dni co oznacza, że w ciągu roku spółka odtwarza stan swoich należności 146 razy.

3. Analiza zysków i strat

Rachunek zysków i strat – struktura i dynamika za lata 2024, 2023, 2022

	Stan na koniec w tys zł			Struktura w %			Dynamika%		
	2024	2023	2022	2024	2023	2022	24/23	24/22	23/22
I. Przychody netto ze sprzedaży	10649	9547	4039	100,0%	100,0%	100,0%	111,5%	263,7%	236,4%
II. Koszty sprzedanych produktów	10938,4	9254	4074,9	102,7%	96,9%	100,9%	118,2%	268,4%	227,1%
Amortyzacja	143	97,7	85,4	1,3%	1,0%	2,1%	146,4%	167,4%	114,4%
Zużycie materiałów	2750,3	1519,7	1115,6	25,8%	15,9%	27,6%	181,0%	246,5%	136,2%
Usługi obce	1411,3	4631,8	540,3	13,3%	48,5%	13,4%	30,5%	261,2%	857,3%
Podatki i opłaty	148,76	36,7	21,65	1,4%	0,4%	0,5%	405,3%	687,1%	169,5%
Wynagrodzenia	5091	2390,7	1898,7	47,8%	25,0%	47,0%	213,0%	268,1%	125,9%
Ubezpieczenia społ. i inne	1077,4	488,8	389,7	10,1%	5,1%	9,6%	220,4%	276,5%	125,4%
Pozostałe koszty rodzajowe	316,6	88,6	23,7	3,0%	0,9%	0,6%	357,3%	1335,9%	373,8%
III. Zysk/strata ze sprzedaży	-335,9	292,7	-35,9	x	x	x	-114,8%	935,7%	-815,3%
Pozostałe Przychody operacyjne	22,4	3,4	0,9	x	x	x	658,8%	2488,9%	377,8%
Pozostałe Koszty operacyjne	21,9	2,3	8,7	x	x	x	952,2%	251,7%	26,4%
IV. Zysk/ Strata z działalności operacyjnej	-335,4	293,9	-43,7	x	x	x	-114,1%	767,5%	-672,5%
Przychody finansowe	0,27	1,1	0,2	x	x	x	24,5%	135,0%	550,0%
V. Strata /zysk netto	-380,29	220,2	-53,9	x	x	x	-172,7%	705,5%	-408,5%

Koszty zużycia materiałów stanowią duży udział w stosunku do przychodów ze sprzedaży, które kształtowały się na poziomie w kolejno analizowanych latach: 2022 – 27,6%, 15,9% w 2023 r. i 25,8% w 2024r. Wysoki poziom tego elementu jest zgodny ze specyfiką działalności branży budownictwa drogowego. Koszty usług obcych uległy wzrostowi. Zwiększył się udział wynagrodzeń w strukturze. W tym okresie sprzedaż zwiększyła się, w związku z pierwszym rokiem realizacji umowy powierzenia zadań w zakresie transportu miejskiego. W 2024 roku przychody ze sprzedaży wyniosły 10649 tys.zł., w 2023 r. 9547 tys. zł., w 2022 r. 4039 tys. zł. Za 2024 rok Spółka odnotowała stratę ze sprzedaży w wysokości – 335,9 tys. zł. brutto. Strata wynika głównie z niedoszacowania wartości umowy powierzenia w zakresie transportu publicznego. W związku z pierwszym rokiem działalności firma opierała się głównie na prognozie finansowej, która była niedoszacowana i w związku z tym firma wystąpiła do Organizatora tj. Burmistrza Miasta Mińsk Mazowiecki z wnioskiem o zwiększenie rekompensaty.

4. Analiza wskaźnikowa

Wskaźniki płynności

Tabela nr 11

Wskaźnik	Formuła	Lata			Dynamika		
		2024	2023	2022	24/23	24/22	23/22
bieżącej	aktywa bieżące / pasywa bieżące	1,7	1,5	3,3	1,13	0,52	0,45
szybkiej płynności	aktywa bieżące - zapasy - RMC / zobow. bieżące	1,7	1,7	2,7	1,00	0,63	0,63
płynności gotówkowej	środki pieniężne + papiery wartościowe przeznaczone do obrotu / zobow. bieżące	1,5	1,5	2,5	1,00	0,60	0,60

We wszystkich omawianych latach wskaźnik płynności kształtował się na poziomie optymalnym. Taki wynik oznaczał, że spółka była wiarygodna dla swoich kontrahentów. Nie miała ona trudności w regulowaniu bieżących zobowiązań, a także nie „zamrażała” nadmiernej ilości gotówki. Rok 2024 przyniósł zwiększenie wartości, jednakże relacja i poziom wskaźnika nadal utrzymywały się w zalecanym przedziale.

Wskaźnik bieżącej płynności jest na poziomie wyższym niż w latach ubiegłych i osiąga optymalną wartość 1,7 i stanowi wartość porównywalną i stabilną w porównaniu do lat ubiegłych. Dla kredytodawców wysoki poziom tego wskaźnika stanowi o bezpiecznej pozycji finansowej firmy i jej wypłacalności. Porównując go ze wskaźnikiem szybkiej płynności w latach 2023 i 2022 można wywnioskować, że Spółka posiada stosunkowo duże zapasy. Są to jednakże zapasy surowców i materiałów zgromadzonych ze względu na specyfikę działalności. Spółka jest bowiem odpowiedzialna między innymi za zimowe utrzymanie dróg na terenie Miasta Mińsk Mazowieckiego.

Wskaźnik szybkiej bieżącej płynności wyniósł 1,7 co oznacza, że aktywa obrotowe pokrywają zobowiązania bieżące 1,7 razy. Wskaźnik na poziomie 1 i wyższym oznacza, że płynne środki obrotowe gwarantują spłatę bieżących zobowiązań w wymagalnych terminach.

Wskaźnik płynności gotówkowej Spółki kształtuje się na optymalnym poziomie. Wynika to z faktu, iż wskaźniki są obliczane na dzień bilansowy Spółki nie prezentując ich rzeczywistego kształtowania się na przestrzeni roku obrotowego. Powodem jest specyfika działalności Spółki, gdzie na koniec roku obrotowego rozliczane są wszystkie inwestycje i regulowane należności od głównego odbiorcy, czyli Urzędu Miasta Mińsk Mazowiecki.

5. Analiza ryzyk na jakie narażona jest Spółka

Wszelka działalność produkcyjna czy usługowa wiąże się z występowaniem ryzyka, zakłada się bowiem, że ma być zyskowna jednak ostatecznie może przynieść stratę. Ryzyko związane z działalnością gospodarczą Spółki to możliwość wystąpienia niepowodzenia, a w szczególności możliwość zaistnienia zdarzeń niezależnych od Spółki, a które odbierają jej działaniu zupełnie lub częściowo skuteczność i ekonomiczność.

Codzienna działalność Spółki koncentruje się na realizacji celów i zadań wyznaczanych przez Urząd Miasta Mińsk Mazowiecki – jedyne go wspólnika Spółki. Niemniej jednak działalność ZDiTM obarczona jest wieloma ryzykami. Zarząd Spółki podejmując decyzje zarówno o charakterze taktycznym, jak i te służące realizacji działań operacyjnych dąży do zwiększenia prawdopodobieństwa osiągnięcia zamierzonych celów i efektów ekonomicznych. Będąc w dyspozycji Spółki zasoby są ograniczone i stąd chcąc uzyskać optymalne efekty należy je wykorzystywać w jak najbardziej efektywny sposób, uwzględniając wszystkie istotne ryzyka.

5.1. Czynniki ryzyka zewnętrznego

Ryzyko związane z sytuacją społeczno - ekonomiczną Polski

Branża budownictwa infrastrukturalnego – nawet tego lokalnego, w której działa Spółka, jest bardzo silnie uzależniona od koniunktury gospodarczej w Polsce. Czynniki, takie jak tempo wzrostu gospodarki, nakłady inwestycyjne na rozwój infrastruktury, polityka fiskalna w zakresie branży budowlanej i transportowej mają znaczący wpływ na poziom inwestycji w sektorze, co przekłada się na sytuację finansową Spółki. Niższe tempo wzrostu gospodarczego, niższe nakłady inwestycyjne, wyższy poziom podatków (bezpośrednich i pośrednich) oraz wyższe stopy procentowe, a także niekorzystne zmiany innych czynników rynkowych mogą negatywnie wpłynąć na poziom inwestycji infrastrukturalnych w Mińsku Mazowieckim, a tym samym na działalność, wyniki, sytuację finansową i perspektywę rozwoju Spółki. Ponadto istotnym ryzykiem jest możliwość istotnego wzrostu cen materiałów do robót drogowych dla ZDiTM-u. Ich wzrost generowany przez dostawców może w sposób znaczący obciążyć planowane do osiągnięcia wyniki Spółki. Również rynek kierowców transportu publicznego jest ograniczony i istnieje możliwość utraty kadry pracowniczej co uzależnione jest od sytuacji finansowej.

Ryzyko związane z nasileniem się konkurencji

W ostatnich kilkunastu latach na polskim rynku zaczęło działalność wiele znaczących europejskich firm budowlanych, które w oparciu o lokalne spółki uzyskały znaczącą pozycję rynkową. Zjawisko to zasadniczo wpłynęło na wzrost konkurencji w sektorze, a z racji trwania obecnie zastoju w wielkich inwestycjach infrastrukturalnych ze względu na lukę czasową pomiędzy „stara”, a „nową” perspektywą środków z Unii Europejskiej, poszukują oni rynków także w mniejszych aglomeracjach zakłócając dotychczasowe status quo rynków lokalnych. Niewątpliwie powoduje to dalszy wzrost konkurencji i jednocześnie spadek poziomu marż, co negatywnie wpływa na poziom rentowności ZDiTM-u. Jednocześnie duża ilość przewoźników na rynku generuje większe koszty związane z utrzymaniem pracowników transportu miejskiego, związane z konkurencyjnymi warunkami wynagrodzeń.

Ryzyko związane z uzależnieniem od głównych odbiorców

Głównym odbiorcą usług ZDiTM jest Urząd Miasta Mińsk Mazowiecki. Ograniczenie środków na bieżące utrzymanie dróg ich remonty, przebudowy i budowę nowych dróg, **transport publiczny** na terenie Mińska Mazowieckiego może mieć istotny, negatywny wpływ na pozycję ekonomiczno-finansową Spółki. Ponadto przewiduje się, że większe projekty budowlane Miasta Mińsk Mazowiecki będą wykonywane przez przedsiębiorców wyłanianych w trakcie postępowania przetargowego. Pomimo zmian, jakie miały miejsce na przestrzeni 2016 roku w

Prawie Zamówień Publicznych podejmowanie decyzji przez komisję przetargową i zatwierdzanie jej wyników prac może trwać wiele tygodni, a wybór wykonawcy lub podjęte rozstrzygnięcie może być oprotestowane przez uczestników postępowania, co bardzo często wpływa na znaczące wydłużenie terminu podpisania ostatecznej umowy z wykonawcą.

Ryzyko związane z możliwością utraty podwykonawców i możliwością wzrostu cen usług podwykonawców

Na rynku budowlanym coraz wyraźniej zauważalny jest niedobór podwykonawców o odpowiednich kwalifikacjach. Ograniczone moce przerobowe podwykonawców powodują utrudnienia w dostępie do usług, a tym samym wpływają na wzrost kosztów. Spółka specjalizująca się w robotach drogowych związanych z remontami i modernizacją dróg jest uzależniona od usług świadczonych przez podwykonawców z innych branż takich jak energetyczna.

Również w branży transportowej istnieje wysokie ryzyko utraty pracowników – kierowców, przez co koszty utrzymania kierowców muszą wzrastać.

Ryzyko związane z panującymi warunkami klimatycznymi w czasie realizacji kontraktów budowlanych

Realizowane przez ZDiTM zlecenia i kontrakty wykonywane są na przestrzeni całego roku. Warunki klimatyczne panujące w Polsce w okresie zimy, niekiedy uniemożliwiają całkowicie wykonywanie części robót budowlanych. Spółka ograniczyła to ryzyko poprzez zapewnienie Urzędowi Miasta usług zimowego utrzymania (tj. odśnieżanie). Niemniej jednak, przy niekorzystnie kształtujących się warunkach atmosferycznych, np. niskie opady śniegu, ale równocześnie utrzymywanie się niskich temperatur negatywnie wpływa na przychody Spółki z tytułu zimowego utrzymania, a tym samym na jej sytuację płynnościową na przełomie zimy i wiosny.

5.2. Czynniki ryzyka finansowego

Ryzyko związane z płynnością

Podobnie jak większość podmiotów działających w branży budowlanej i transportowej, również ZDiTM wykazuje sezonowość sprzedaży. Tym samym Spółka charakteryzuje się generowaniem znacznej części przychodów ze sprzedaży w trzecim i czwartym kwartale roku oraz znacznie niższym poziomem przychodów w pierwszym kwartale, co ma duże znaczenie dla zarządzania płynnością i zapotrzebowaniem na kapitał obrotowy. Jednocześnie koszty generowane przez transport miejski, których nie można do końca przewidzieć tj. jak nieprzewidziane naprawy starszego taboru autobusowego, koszty bezosobowe pracowników zatrudnianych na umowę – zlecenie w zastępstwie etatowych kierowców mogą wpłynąć negatywnie na płynność finansową.

Ryzyko związane z koniecznością uzupełniania i odnawiania parku maszynowego

Spółka dysponuje adekwatnym na chwilę obecną parkiem maszynowym koniecznym do prowadzenia działalności budowlano-montażowej oraz taboru autobusowym. Utrzymanie parku maszynowego w celu zapewnienia jego sprawności technicznej i ciągłości funkcjonowania

wymaga stałych istotnych nakładów zarówno remontowych, jak i – w miarę możliwości – inwestycyjnych. Istnieje także ryzyko zmian w zakresie zgłaszanego zapotrzebowania na stosowane przy realizacji kontraktów technologie.

5.3. Czynniki ryzyka operacyjnego

Ryzyko związane z realizacją zleceń i kontraktów budowlanych

Umowy dotyczące realizacji kontraktów budowlanych zawierają wiele klauzul odnoszących się do należytego i terminowego wykonania kontraktu, właściwego usunięcia wad i usterek, z czym związane jest udzielenie gwarancji lub ewentualne wniesienie zabezpieczenia. Istnieje bowiem ryzyko wykonania robót poprawkowych wynikających z obowiązku usunięcia wad lub usterek.

Ryzyko związane z niedoszacowaniem kosztów realizowanych projektów

Realizowane przez Spółkę projekty są procesami trwającymi nawet i kilkanaście tygodni. Zważywszy na dynamiczne zmiany w sektorze budowlanym, w trakcie realizacji kontraktów mogą wystąpić istotne zmiany cen usług, materiałów czy kosztów wynagrodzenia, w związku z czym może nastąpić istotna zmiana rentowności realizowanych zleceń, czy umów w stosunku do zakładanej. Niedoszacowanie kosztów realizowanych projektów wynika, również z konieczności wykonywania nieprzewidzianych na etapie uzgodnień tzw. „robót dodatkowych”, czyli prac niezbędnych ze względów technologicznych i zgodnych ze sztuką budowlaną, które należy wykonać celem wykonania zleconego kontraktu.

Ryzyko pracownicze

Podobnie jak w wielu sektorach polskiej gospodarki płace dla wykwalifikowanej kadry pracowników u przedsiębiorców cechujących się państwową lub samorządową własnością są niższe i mniej elastyczne niż u prywatnych podmiotów. Ze względu na brak skutecznych uregulowań prawnych oraz dysponowanie niewielkim zestawem zachęt istnieje ryzyko, iż pracownicy będą wybierać możliwość pracy u prywatnych przedsiębiorców, co jest szczególnie dotkliwe w przypadku wykwalifikowanej kadry.

Również w branży transportowej istnieje wysokie ryzyko utraty pracowników – kierowców, przez co koszty utrzymania kierowców muszą wzrastać.

Ryzyko utraty kadry kierowniczej

Rozwój i perspektywy Spółki w dużym stopniu zależą od umiejętności pozyskania i utrzymania kluczowych pracowników. Pozyskując na rynku pracy inżynierów, w tym w szczególności osoby specjalizujące się w zakresie projektowania i budowy dróg ZDiTM konkuruje z nie tylko z lokalnymi firmami, lecz także z tymi, które prowadzą większe kontrakty budowlane na terenie całej Polski. Wszelkie problemy z pozyskaniem lub utrzymaniem kluczowych pracowników oraz innego wykwalifikowanego personelu mogą mieć negatywny wpływ na bieżącą działalność Spółki.

Ryzyko wypadków przy pracy i spowodowanie innych szkód

W trakcie realizacji robót budowlanych ZDiTM jest odpowiedzialny za właściwe przygotowanie i utrzymanie terenu, na którym pracują ekipy realizujące roboty budowlane, zapewniające bezpieczeństwo warunków pracy. Spółka jest odpowiedzialna za bezpieczeństwo własnych

pracowników oraz, co do zasady, bezpieczeństwo osób trzecich przebywających na terenie, na którym realizowane są prace. Ewentualne roszczenia związane z odszkodowaniami za wypadki na terenie, na którym realizowane są roboty budowlane, wnoszone zarówno przez pracowników ZDiTM, jak i osoby trzecie stanowią istotny element bieżącej działalności Spółki.

VII. Informacje dodatkowe

1. Ochrona środowiska

Spółka jest podmiotem zobowiązanym do składania sprawozdań w zakresie ochrony środowiska za okresy półroczne oraz wnoszenia opłat na rachunek Urzędu Marszałkowskiego w Warszawie. Jednak na podstawie art. 273 ust. 1 Prawo ochrony środowiska, jeśli opłata roczna nie przekracza 800,- zł. nie wnosi się opłat. Spółka w 2024 roku, podobnie jak w latach poprzednich nie przekroczyła tej kwoty i składa wyłącznie sprawozdania. Firma ma podpisaną umowę na wywóz odpadów komunalnych z firmą zewnętrzną. Spółka składa również coroczny raport wprowadzenia emisji gazów cieplarnianych i innych substancji do środowiska.

2. Roszczenia sporne

Spółka nie jest stroną w żadnym postępowaniu sądowym. Nie wystąpiły na dzień 31.12.2024 roku żadne roszczenia sporne.

3. Kontrole zewnętrzne

W roku obrotowym 2024 organy kontrolne nie przeprowadziły w Spółce żadnych kontroli.

4. Sprawozdawczość GUS

Spółka sporządza następujące sprawozdania GUS:

- B-01 – sprawozdanie o sprzedaży produkcji budowlano-montażowej,
- AK-B/m – ankieta koniunktury gospodarczej,
- DG-1 – meldunek o działalności gospodarczej,
- F-01 – sprawozdanie o przychodach, kosztach i wyniku finansowym,
- G-01 – sprawozdanie o zużyciu i zapasach wybranych materiałów,
- G-06 – sprawozdanie o odpadach nadających się do recyklingu,
- Z-06 – sprawozdanie o pracujących, wynagrodzeniu i czasie pracy,
- Z-10 – sprawozdanie o warunkach pracy,
- Z-14 – sprawozdanie o zatrudnieniu i wynagrodzeniu w administracji publicznej.
- SSI-01 – sprawozdanie o wykorzystaniu technologii informacyjno - telekomunikacyjnych w przedsiębiorstwach,
- SP – roczna ankieta przedsiębiorstwa,
- AP-01 – statystyczna ankieta przedsiębiorstw z kapitałem publicznym,

PREZES ZARZĄDU

mgr inż. Arkadiusz Bogucki

**ZARZĄD DRÓG I TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W MINSKU MAZOWIECKIM**

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
ul. Przemysłowa 7, 05-300 Mińsk Mazowiecki
NIP 822 00 12 498, REGON 710272714
tel. 25 758 67 01

Mińsk Mazowiecki, 31.03.2025 r.