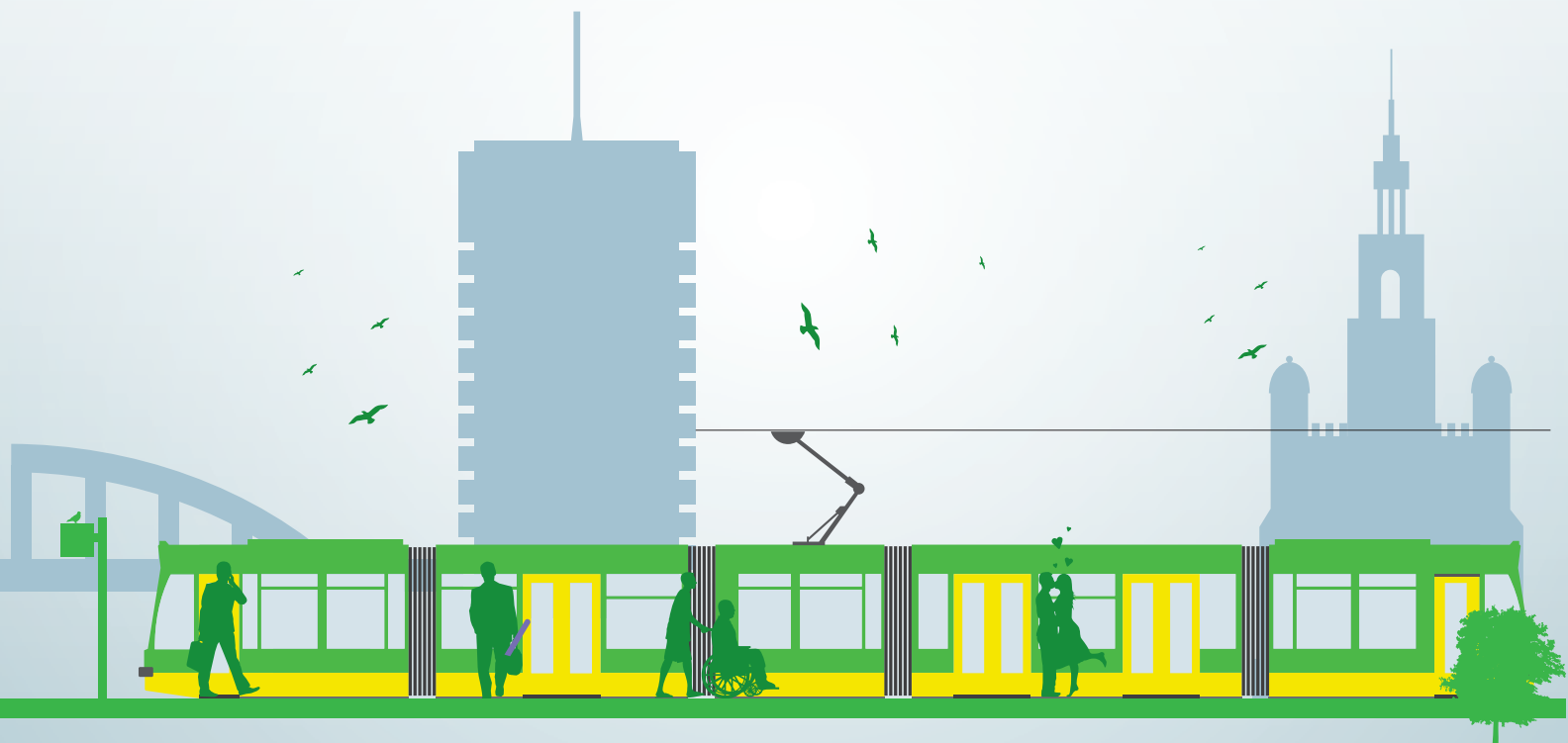




# Raport roczny / Annual report 2011 / 2011





[www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl)



> moja  
Przyjazna >  
> komunikacja  
POZNAŃ

## Spis treści /

## Contents:

|    |  |
|----|--|
| 04 | List zarządu / Letter of the Managing Board  |
| 06 | Działalność Spółki / Activity of the Company   |
| 07 | Władze Spółki / Company authorities  |
| 09 | Misja i wizja firmy / Mission and Vision of the Company                                |
| 10 | Struktura organizacyjna / Organizational Framework                                     |
| 12 | Pracownicy / Workers   |
| 14 | Przewozy / Transportation  |
| 17 | Układ komunikacyjny / Transportation network   |
| 18 | Usługi dodatkowe / Additional Services   |
| 19 | Ochrona środowiska / Environmental Protection  |
| 22 | Rozwój i inwestycje / Development and Investments                                      |
| 24 | Promocja i reklama / Promotion and Advertising   |
| 28 | Akcje i wydarzenia promocyjne / Campaigns and promotional events                       |
| 30 | Kolejka Parkowa Maltanka i Linie turystyczne / Park Railway Maltanka and Tourist Lines |
| 32 | Zasoby rzeczowe / Propriety  |
| 33 | Finanse / Finance  |
| 39 | Opinia biegłego rewidenta / Chartered Accountant Opinion                               |
| 43 | Tabele i wykresy (English) / Appendix (tables and charts in English)                   |



## List zarządu /

## Letter of the Managing Board

Szanowni Państwo,

W imieniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu przedstawiam Państwu Raport Roczny będący podsumowaniem działalności firmy w roku 2011. Był to niewątpliwie rok bezprecedensowych w historii Spółki inwestycji i osiągnięć w pozyskiwaniu funduszy zewnętrznych.

Spółka sprawnie realizuje proces odnowy swojego taboru maksymalizując możliwości, jakie niosą ze sobą fundusze Unii Europejskiej stając się tym samym jednym z liderów wśród beneficjentów z obszaru Wielkopolski. Dzięki tym dofinansowaniom flota MPK Poznań wzbogaciła się o nowoczesne niskopodłogowe autobusy i tramwaje. MPK Poznań zakupiło 45 niskopodłogowych Solarisów Tramino. To drugi, co do wielkości zakup miejskich pojazdów szynowych w Polsce oraz największy zakup wagonów w historii naszej firmy. Całkowita wartość projektu wyniosła brutto ok. 387 tys. zł. Projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności w kwocie ok. 186 tys. zł. Tak wysokiej dotacji z funduszy unijnych nie otrzymał w Poznaniu żaden projekt.

Ponadto w ostatnich dwóch latach, dzięki funduszom unijnym, zakupionych zostało ponad 100 nowoczesnych autobusów. Tym samym poznański tabor autobusowy stał się całkowicie niskopodłogowy i przyjazny osobom niepełnosprawnym. W najnowszych modelach zamontowane zostały biletomaty, co niewątpliwie wpłynęło na podwyższenie jakości świadczonych usług. Na wymianę taboru autobusowego przeznaczonych zostało blisko 94 miliony zł, z czego prawie 75 mln zł pochodziło z Unii Europejskiej.

Rok 2011 to także start budowy zajezdni tramwajowej Franowo - najnowocześniejszego przedsięwzięcia tego typu w Polsce, którego celem będzie oddanie do użytku obiektu skupiającego w sobie wszystkie niezbędne funkcje obsługowe dla taboru tramwajowego, mając wpływ na efektywność kosztową i operacyjną przedsiębiorstwa.

W roku ubiegłym trwały również działania związane z wdrażaniem Zintegrowanego Systemu Informatycznego, który ma na celu usprawnienie przepływu informacji i zoptymalizowanie procesów biznesowych zachodzących wewnątrz przedsiębiorstwa.

Mimo wielu utrudnień na głównych szlakach komunikacyjnych miasta Poznania, spowodowanych licznymi remontami i inwestycjami, głównym celem Spółki było utrzymanie jak najwyższego poziomu obsługi pasażerskiej poprzez realizowanie zadań zawartych w Umowie o świadczenie usług dotycząca realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Jednocześnie pracowano nad usprawnianiem dokumentu w taki sposób, aby możliwe było jak najbardziej sprawne świadczenie usług dla mieszkańców Miasta przy jednoczesnym zachowaniu optymalnych parametrów ekonomicznych.

Dear Sirs,

In the behalf of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu I would like to present to you The Annual Report, which is a summary of the Company's activity in 2011. It was without any doubt the year of unprecedented investments as well as achievements in obtaining of the EU grants in the Company's history.

The Company skillfully carries out the process of fleet purchase maximizing possibilities given by funds of the European Union, becoming one of leaders among beneficiaries in the Wielkopolska. Thanks to those grants MPK Poznan's fleet enriched oneself with modern low-floor buses and trams. MPK Poznan purchased 45 low-floor Solarises Tramino. It was second best, as measured by quantity, purchase of public transport rolling stock in Poland and the biggest purchase of trams in the Company's history. The total cost of the project amounted to gross approx. 387 000 000 PLN. The obtained grant for the project amounted to approx. 186 000 000 PLN. No other project in Poznan's history obtained such a big EU grant.

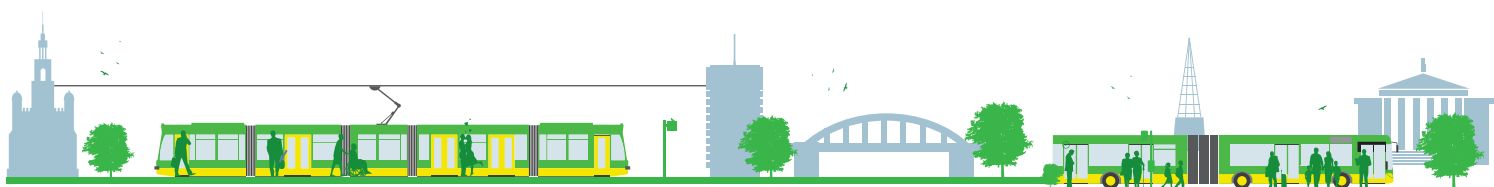
Moreover, in last two years, thanks to EU grant, over 100 buses were purchased. Therefore, Poznan's bus fleet became fully low-floor and disabled people friendly. In the latest models ticket vending machines were installed, what without any doubt led to an increase of services quality. For the exchanges of bus fleet close to 94 million PLN was allocated, from which almost 75 was obtained from European Union.

Year 2011 was also the one in which building of the Franowo Depot started - the most modern venture of that kind in Poland, aimed at putting into operation an facility focusing all necessary service functions for rolling stock, having an influence on cost and operational effectiveness of the Company.

In preceding year activities connected with the Integrated Informative System were being continued, which is aimed at improvement of information flows and optimization of internal business processes in the Company.

Despite a wide spectrum of impediments on main transportation routes of the City of Poznan, resulting from road works and investments, main objective of the Company was a maintenance as high level of passenger service as possible through carrying out tasks contained in the Public Service Contract. In the same time improvement works under the document were being undertaken, to let the most effective services provision for inhabitants in the City maintaining in the same time optimal economic parameters.

Despite a difficult market situation as well as high financial burdens resulting from the Company's investment, it was possible to keep its marked course and achieve good financial results.





Pomimo trudnej sytuacji na rynku oraz wysokim obciążeniem finansowym wynikającym z prowadzonych inwestycji udało się Spółce utrzymać wytyczony kurs, a na koniec roku osiągnąć dobre wyniki finansowe. Dlatego chciałbym podziękować za współpracę wszystkim, którzy przyczyniają się do rozwoju naszego przedsiębiorstwa: Miastu Poznań, Radzie Nadzorczej, Partnerom Biznesowym oraz przede wszystkim Pracownikom, bez których realizacja naszej wizji tworzenia nowoczesnej firmy komunikacyjnej byłaby niemożliwa.

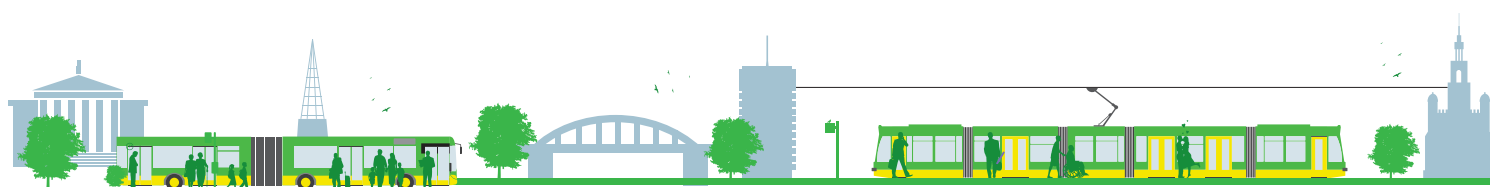
Because of that I would like to thank for cooperation to all who contributes to the development of our Company: the City of Poznan, the Supervision Board, Business Partners and last but not least Employees, without whom realization of the vision of modern public transport company creation would not be possible.

Wojciech Tulibacki  
Prezes Zarządu MPK Poznań Sp. z o.o.



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...pierwsza linia tramwajowa  
(tramwaj konny) ruszyła  
w 1880 roku?  
Tramwaj konny kursował  
z Dworca Centralnego  
do Starego Rynku.*



## Działalność spółki /

## Activity of the Company

**M**iejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu jest dynamicznie rozwijającym się przedsiębiorstwem. Firma świadczy usługi już od ponad 132 lat. Siedzibą Spółki jest Miasto Poznań. Kapitał zakładowy na dzień 31.12.2011 r. wynosił 396 101 tys. zł.

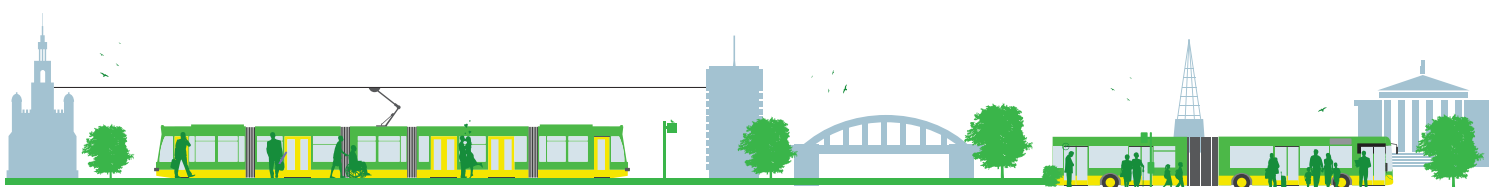
Spółka prowadzi działalność gospodarczą, której przedmiotem jest:

1. Wykonywanie usług przewozowych w zakresie komunikacji miejskiej i międzygminnej;
2. Wykonywanie usług przewozowych - osobowych i towarowych;
3. Prowadzenie działalności produkcyjnej i remontowo-naprawczej, obejmującej:
  - remonty i naprawy pojazdów samochodowych i tramwajowych,
  - produkcję, remonty i naprawy części, zespołów i podzespołów do pojazdów samochodowych i tramwajowych,
  - remonty i naprawy nawierzchni drogowych, w tym torowych oraz infrastruktury towarzyszącej.
4. Prowadzenie działalności usługowej, obejmującej m.in.:
  - przewóz osób kolejką wąskotorową,
  - wykonywanie robót drogowych, torowych i ogólnobudowlanych,
  - prowadzenie autoryzowanej stacji obsługi autobusów MAN i Solaris,
  - prowadzenie myjni pojazdów samochodowych,
  - prowadzenie badań technicznych pojazdów samochodowych w zakresie Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów,
  - przeprowadzanie badań i analiz technicznych (laboratorium tachografów),
  - przeprowadzanie ekspertyz w odniesieniu do pojazdów samochodowych i tramwajowych,
  - szkolenie kandydatów na kierowców oraz osób ubiegających się o pozwolenie na prowadzenie pojazdów szynowych,
  - wynajmowanie osobom prawnym i fizycznym powierzchni taboru tramwajowego i autobusowego oraz urządzeń infrastruktury komunikacyjnej pod działalność reklamową,
  - usługi reklamowe,
  - usługi turystyczne.

**M**PK Poznań Sp. z o.o. is a dynamically developing company providing services for over 132 years. The headquarter of the company is located in Poznań. Company's share capital as on 31 December 2011 amounted to 396 101 zł.

The company conducts business activities, of which the subject is:

1. Carrying out services in urban and suburban transportation;
2. Carrying out services in passenger and goods transportation;
3. Conducting production and renovation-repair activity including:
  - repair of cars and trams,
  - production, renovation, and repair of components, units, and sub-assemblies for cars and trams,
  - renovation and repairs of road surfaces, tram tracks, and additional infrastructure,
4. Providing services including:
  - transporting passengers by a narrow-gauge railway,
  - realization of road, railway, and general building works,
  - management of the authorized MAN and Solaris bus service station,
  - car wash maintenance and management,
  - conducting car technical tests in the District Vehicle Control Station,
  - conducting technical research and analysis (tachograph laboratory),
  - preparing car and tram expert reports,
  - professional trainings for bus and tram drivers,
  - rental for the purpose of natural person and legal entity the bus and tram space as well as transportation infrastructure devices for advertising activities
  - advertisement services,
  - tourism services



## Władze spółki /

## Company Authorities

**W**ładzami Spółki są:

1. Zgromadzenie Wspólników,
2. Rada Nadzorcza,
3. Zarząd Spółki.

Funkcje Zgromadzenia Wspólników sprawuje jednoosobowo Prezydent Miasta Poznania.

Rada Nadzorcza jest organem Spółki, za pośrednictwem, którego Zgromadzenie Wspólników prowadzi nadzór i kontrolę nad działalnością Spółki. Rada Nadzorcza składa się z dziesięciu członków, z których siedmiu powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników, zaś trzech wybierają pracownicy Spółki.

Skład Rady Nadzorczej w 2011 roku:

1. Jan Grabkowski - Przewodniczący Rady
2. Sławomir Stelmasiak - Zastępca Przewodniczącego Rady
3. Teresa Juszczyńska - Sekretarz Rady (do 20.06.2011 oraz od 06.07.2011)
4. Violetta Wabińska-Chmielewska
5. Mirosław Kruszyński
6. Marcin Piszcz (do 16.03.2011)
7. Tadeusz Kieliszewski (do 16.03.2011)
8. Hanna Strykowska (od 06.07.2011)
9. Paweł Rzepka (od 15.09.2011)

Przedstawiciele załogi:

1. Jarosław Garstecki
2. Andrzej Staniszewski
3. Jan Szydełko (do 06.07.2011)
4. Zbigniew Bukowski (od 06.07.2011)

Zarząd Spółki kieruje działalnością Spółki i reprezentuje ją na zewnątrz. Trzyosobowy Zarząd Spółki tworzą: Prezes Zarządu i dwóch Członków Zarządu.

Skład Zarządu Spółki MPK POZNAŃ Sp. z o. o. w 2011 roku:

1. Wojciech Tulibacki - Prezes Zarządu
2. Jan Firlik - Członek Zarządu
3. Krzysztof Książyk - Członek Zarządu

**G**overning bodies of a company are:

1. Associates Assembly,
2. Supervisory Board,
3. Managing Board.

The function of the Associates Assembly is performed solely by the President of Poznań.

The Supervisory Board is the company's body through which the Associates Assembly exercises supervision and control over company activities. The Supervisory Board consists of ten members, seven of whom are appointed and dismissed by the Associates Assembly and three of whom are appointed by company workers.

The Supervisory Board in 2011:

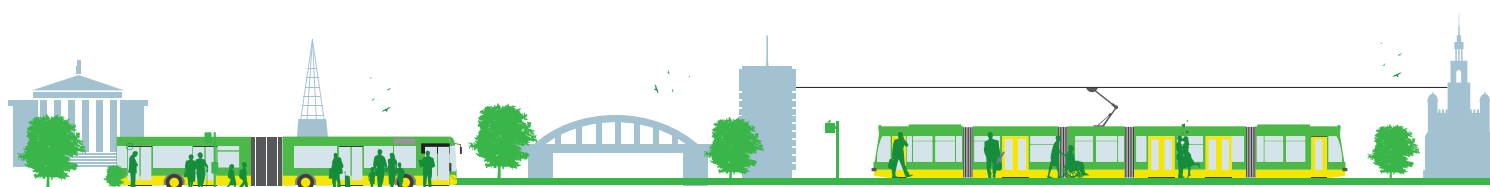
1. Jan Grabkowski - Chairman of the Board
2. Sławomir Stelmasiak - Vice-Chairman of the Board
3. Teresa Juszczyńska - Secretary of the Board (until 20.06.2011 and from 06.07.2011)
4. Violetta Wabińska-Chmielewska
5. Mirosław Kruszyński
6. Marcin Piszcz (until 16.03.2011)
7. Tadeusz Kaliszewski (until 16.03.2011)
8. Hanna Strykowska (from 06.07.2011)
9. Paweł Rzepka (from 15.09.2011)

Workers' representatives:

1. Jarosław Garstecki
2. Andrzej Staniszewski
3. Jan Szydełko (until 06.07.2011)
4. Zbigniew Bukowski (from 06.07.2011)

The Managing Board manages Company's activities and represents it outside. A three-person managing Board consists of:

1. Wojciech Tulibacki - Managing Board Chairman
2. Jan Firlik - Managing Board Member,
3. Krzysztof Książyk - Managing Board Member.







## Misja i wizja firmy /

## Mission and vision of the Company

**M**iejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu przyczynia się do sprawnego funkcjonowania Poznania jako organizmu społeczno –gospodarczego, podnosząc komfort przejazdu klientów, zwiększając dostępność usług oraz dążąc do zwiększenia ilości przewożonych pasażerów. Komfort przejazdu rozumiany jest jako bezpieczeństwo, niezawodność, punktualność oraz życzliwa obsługa w relacji z pasażerami. Dostępność usług Spółka postrzega jako zasięg oraz dążenie do minimalizacji kosztów świadczenia usług.

Wszystkie działania wizerunkowe MPK Poznań Sp. z o.o. mają doprowadzić do budowania marki Spółki określonej jako „Moja Przyjazna Komunikacja Poznań”. Myśl ta ma wykreować w świadomości zarówno klientów, mieszkańców, jak i pracowników przekonanie o uczestnictwie w życiu Spółki. Zaangażowanie Spółki w rozpoznawanie potrzeb poznaniaków oraz wychodzenie im naprzeciw, to kreacja Firmy troskliwej i przyjaźnie nastawionej. Projekty z zakresu promocji MPK Poznań Sp. z o.o. w roku 2011 zakładały prowadzenie działań, które zapewniły utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej o klienta i o dobro miasta, stosującej nowe rozwiązania, dbającej o środowisko naturalne, dobrze i sprawnie zarządzanej, a także dającej możliwość rozwoju Firmy.

MPK Poznań nieustannie inwestuje w stały rozwój taboru poprzez zakup nowoczesnych, niskopodłogowych i ekologicznych pojazdów. W ramach dbałości o wizerunek MPK Poznań Sp. z o.o. jako przedsiębiorstwa otwartego na pasażera, Spółka bierze udział w akcjach proekologicznych oraz imprezach masowych. Organizuje specjalne linie autobusowe i tramwajowe podczas imprez odbywających się na terenie Poznania, a także imprezy własne, skierowane do szerokiego grona zarówno pasażerów, jak i mieszkańców miasta i aglomeracji.

**M**PK Poznań Sp. z o.o. contributes to the efficient functioning of Poznań as socio-economic organism by raising the comfort of transportation of its clients, increasing the accessibility of services, and striving to increase the number of passengers. The comfort of transport is perceived as a safety, reliability, punctuality, and friendly client service in relation to passengers. The company perceives the availability of services as the scope and striving for the minimization of the costs of services.

All image operations of MPK Poznań Sp. z o.o. are aimed at creating the Company's brand defined as "My friendly Public Transport Poznań". This idea is to create in the minds of clients, inhabitants, as well as employees the belief about participation in the Company's life. Company's commitment to the recognition of the needs of Poznań's inhabitants is a creation of caring and friendly Company. Projects concerning the promotion of MPK Poznań Sp. z o.o. in 2011 intended to perform campaigns aimed at maintaining the image of a stable Company, caring for a client as well as for the general City good, applying new solutions, caring about the natural environment, well-managed, and caring for the opportunity of the Company's development.

MPK Sp. z o.o. continually invests in the constant development of a fleet, purchasing modern, low-floor and ecological friendly vehicles. Caring to create the image of MPK Poznań Sp. z o.o. as a company open to passengers, the Company takes a part in pro-ecological actions and mass events. It provides special bus and tram lines during events taking place in the City of Poznań, as well as its own events targeted at a wide range of passengers as well as the inhabitants of the City and agglomeration.



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...pierwsza zajezdnia tramwajowa znajdowała się przy ul. Maryi (obecnie: ul. Gajowej), a siedziba dyrekcji przy ul. Św. Marcin (w pobliżu ul. Garncarskiej).*



## Struktura organizacyjna /

## Organizational Framework

**S**truktura organizacyjna na dzień 31.12.2011 tworzyło 7 pionów funkcjonalnych:

1. pion obsługi organizacyjno-prawnej Spółki, ogólnego zarządzania przedsiębiorstwem kierowany przez Dyrektora Naczelnego,
2. pion autobusowy kierowany przez Dyrektora Przewozów Autobusowych,
3. pion tramwajowy kierowany przez Dyrektora Przewozów Tramwajowych,
4. pion ekonomiczno-finansowy kierowany przez Zastępcę Dyrektora Naczelnego ds. Finansowych Głównego Księgowego,
5. pion pracowniczy kierowany przez Zastępcę Dyrektora Naczelnego ds. Pracowniczych,
6. pion strategii, rozwoju i promocji kierowany przez Zastępcę Dyrektora Naczelnego ds. Strategii, Rozwoju i Promocji,
7. pion zabezpieczenia technicznego kierowany przez Dyrektora ds. Infrastruktury Technicznej.

**T**he organizational framework, as on 31 December 2011, was made up of 7 functional departments:

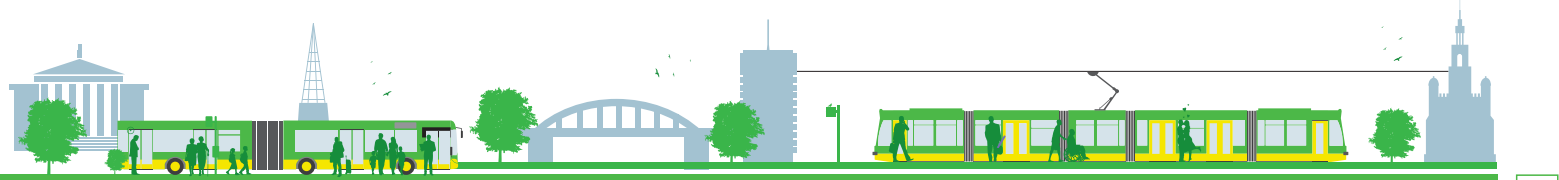
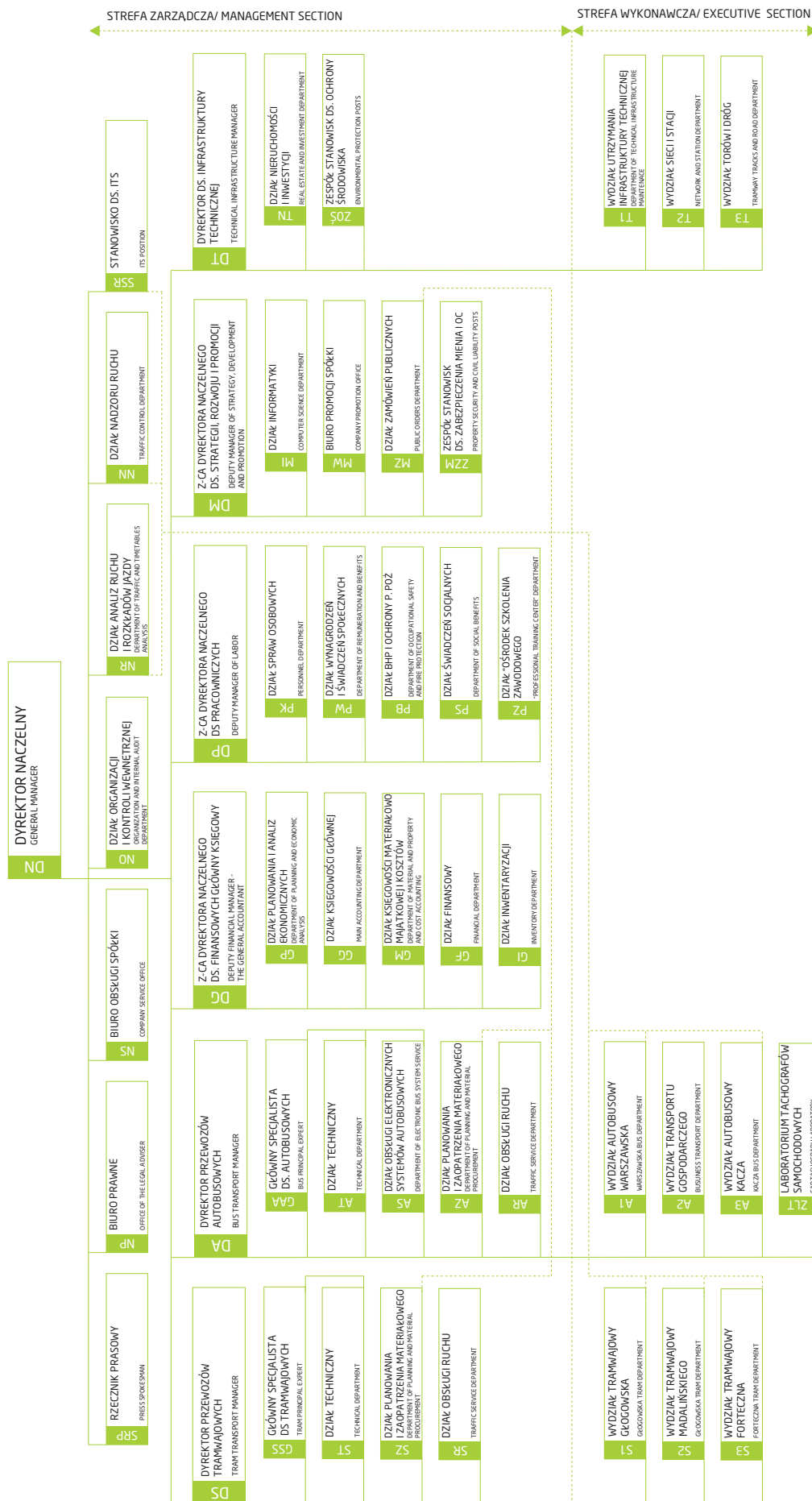
1. The Department of the Organization and Legal Service of the Company, General Management of the Company managed by Managing Director
2. Bus Department managed by the Bus Transport Director
3. Tramway Department managed by the Tramway Transport Director
4. Economy and Finance Department managed by the Deputy Director - the General Accountant
5. Labour Department managed by the Deputy Director of Human Resources
6. The Department of Strategy, Development and Promotion managed by the Deputy Director of Strategy, Development and Promotion
7. The Department of Technological Protection managed by the Technological Infrastructure Director



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...w 1898 r. uruchomiono pierwszą linię tramwaju elektrycznego. W tym celu rok wcześniej zbudowano elektrownię dla zasilania tramwajowej sieci elektrycznej przy ul. Grobla.*





## Pracownicy /

## Workers

Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym w Spółce wyróżnia się pięć rodzajów (grup) stanowisk:

- kierownicze,
- administracyjno-techniczne,
- obsługi technicznej,
- obsługi przewozów,
- motorniczych i kierowców autobusowych.

In line with the Company Organization Regulations, five types of positions (groups) can be distinguished:

- management,
- administrative and technical personnel,
- technical maintenance personnel,
- transit personnel,
- tram and bus drivers.



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...pierwsza w Polsce linia trolejbusowa powstała właśnie w Poznaniu w 1930 roku. Kursowała na trasie Rynek Śródecki – Główna.*

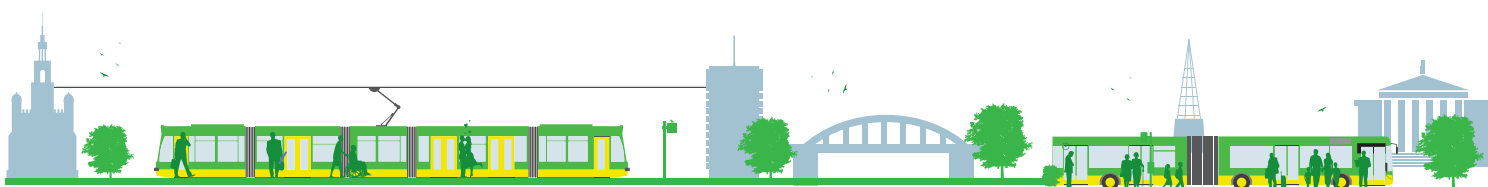




Tabela 1. Średnioroczne zatrudnienie w latach 2010-2011 (w etatach)

Tabela 1. Average annual level of employment in 2010-2011 (permanent posts)

| WYSZCZEGÓLNIENIE               | 2010 | 2011 | DYNAMIKA (%) | STRUKTURA 2011(%) |
|--------------------------------|------|------|--------------|-------------------|
| kierowcy                       | 828  | 813  | 98,19%       | 31,37%            |
| motorniczowie                  | 526  | 518  | 98,44%       | 19,98%            |
| st. obsługi przewozów          | 134  | 134  | 100,00%      | 5,17%             |
| st. obsługi technicznej        | 795  | 783  | 98,53%       | 30,22%            |
| st. administracyjno-techniczne | 270  | 268  | 99,23%       | 10,34%            |
| st. kierownicze                | 75   | 76   | 100,97%      | 2,92%             |
| ogółem MPK                     | 2628 | 2592 | 98,62%       | 100,00%           |

Tabela 2. Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg wieku (stan na dzień 31 grudnia)

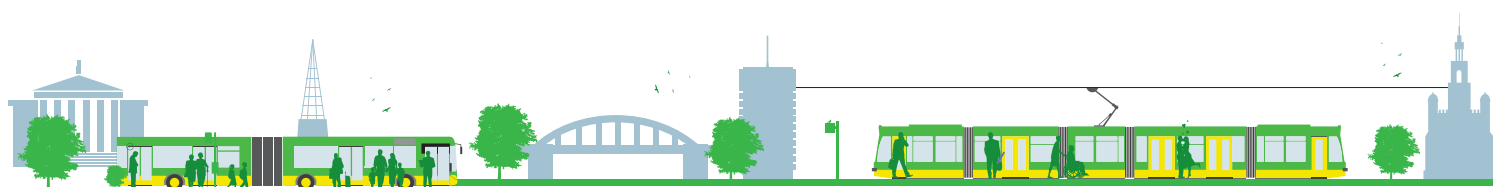
Table 2. Number of people employed in the company according to age (as on 31.12.2011)

| LP     | GRUPA PRACOWNIKÓW WG WIEKU | ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH |      | STRUKTURA |
|--------|----------------------------|---------------------|------|-----------|
|        |                            | 2010                | 2011 |           |
| 1      | 20-25                      | 43                  | 50   | 1,86%     |
| 2      | 26-30                      | 185                 | 186  | 6,94%     |
| 3      | 31-35                      | 216                 | 214  | 7,98%     |
| 4      | 36-40                      | 282                 | 286  | 10,66%    |
| 5      | 41-45                      | 391                 | 393  | 14,65%    |
| 6      | 46-50                      | 423                 | 427  | 15,92%    |
| 7      | 51-55                      | 560                 | 545  | 20,32%    |
| 8      | 56-60                      | 500                 | 461  | 17,19%    |
| 9      | 61-65                      | 129                 | 111  | 4,14%     |
| 10     | 66-70                      | 13                  | 9    | 0,34%     |
| OGÓŁEM |                            | 2742                | 2682 | 100,00%   |

Tabela 3. Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg stażu (stan na dzień 31 grudnia)

Table 3. Number of people employed according to seniority (as on 31.12.2011)

| LP     | GRUPA PRACOWNIKÓW WG STAŻU | ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH |      | STRUKTURA |
|--------|----------------------------|---------------------|------|-----------|
|        |                            | 2010                | 2011 |           |
| 1      | 0-10                       | 1106                | 1129 | 42,10%    |
| 2      | 11-15                      | 334                 | 317  | 11,82%    |
| 3      | 16-20                      | 354                 | 336  | 12,53%    |
| 4      | 21-25                      | 339                 | 328  | 12,23%    |
| 5      | 26-30                      | 200                 | 195  | 7,27%     |
| 6      | 31-35                      | 195                 | 181  | 6,75%     |
| 7      | 36-40                      | 122                 | 115  | 4,29%     |
| 8      | 41-45                      | 66                  | 59   | 2,20%     |
| 9      | 46-50                      | 26                  | 22   | 0,82%     |
| OGÓŁEM |                            | 2742                | 2682 | 100,00%   |



## Przewozy /

## Transportation

**W** 2011 roku, realizując usługi komunikacyjne zamówione przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu wykonano 29 344 104 km. Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych zawierał 30 135 958 km, w tym 11 231 119 pockm w komunikacji tramwajowej i 18 904 839 wzm w komunikacji autobusowej. W związku z przeprowadzonymi remontami w 2011 roku nastąpiła reorganizacja zaplanowanej pracy przewozowej zgodnie z wytycznymi ZTM jak i na wniosek MPK Poznań Sp. z o.o., comiesięcznie powstawał skorygowany plan pracy przewozowej zawierający wniesione zmiany wynikające z występujących odchyień zarówno na liniach jak i trasach. Plan w komunikacji tramwajowej skorygowano do poziomu 10 852 455 pockm, w stosunku do pierwotnego planu za 2011 rok nastąpił 3,37% spadek pracy przewozowej, w komunikacji autobusowej również odnotowano spadek w stosunku do pierwotnie zaplanowanej pracy przewozowej do poziomu 18 866 850 wzm, a więc o 0,2%. Na podstawie realizacji planu dokonywano rozliczenia zapłaty.

W 2011 roku pracę przewozową w stosunku do planu wykonano w 97,4%, natomiast w relacji do skorygowanego planu - w 98,7%. O 17 sztuk wzrósł, w minionym roku, średni stan inwentarowy taboru, odpowiednio: o 5 tramwajów i 12 autobusów. Jest to efekt zakupu nowego taboru, przy utrzymywaniu pewnej zwiększonej ilości taboru dla potrzeb obsługi Euro 2012.

W 2011 roku nastąpiło pogorszenie średniego uruchomienia taboru, łącznie o 11 szt.; w tramwajach spadek o 16 sztuk, w związku ze zmniejszonym zapotrzebowaniem na skutek ograniczenia pracy przewozowej, a w autobusach wzrost o 5 - większe zapotrzebowanie ze względu na dodatkowe uruchomienie za tramwaj. Z uwagi na powyższe podobnie zmieniały się: średnia gotowość - spadek łącznie o 2 szt. a współczynnik uruchomienia - łącznie spadek o 3,7 pkt procentowego.

Pogarszające się wskaźniki eksploatacyjne spowodowane były również wieloma pracami drogowymi na terenie Poznania (m.in. ul. Bukowska, Bułgarska, wiadukt „Antoninek”, Rondo Śródka, ul. Jana Pawła II, Abp. W. Dymka, Droga Dębińska, Przybyszewskiego, budowa trasy na Franowo, Rondo Kaponiera, Rondo J.N. Jeziorańskiego i ul. Grunwaldzka), co powodowało, iż komunikacja miejska posiadała ograniczoną możliwość realizacji pracy przewozowej.

**I**n 2011 MPK Poznań Sp. z o.o. by carrying out public transport services ordered by the Municipal Transport Authority performed 29 344 104 kilometres. The plan of transportation performance was settled on 30 135 958 kilometers, from which 11 231 119 kilometers in tram transport and 18 904 839 kilometers in bus transport. Due to repair works undertaken in 2011, reorganization of planned transportation performance took place according to guidelines of the Municipal Transport Authority and due to MPK Poznań Sp. z o.o. proposal, every month adjusted plan of transport performance including all changes resulting from declination on lines and routes was being made. The plan of tram transport performance was adjusted to the level of 10 852 455 kilometers, in comparison to initial plan for 2011, a decrease of 3,37 percentage points of transport performance was noted, in bus transport decrease was noted as well to the level of 18 866 850, which in comparison to initial plan fell by 0,2 percentage points. Basing on plan execution financial settlement was made.

In 2011 transport performance was executed on the level of 97,4% in comparison to the plan and 98,7% in comparison to the adjusted plan. In the last year the average stock-book of vehicles increased by 17 items, respectively: by 5 trams and 12 buses. This is an influence of fleet and rolling stock purchase and maintenance of increased number of vehicles for the purpose of EURO 2012 service at the same time.

In 2011 decrease in the level of average use of the fleet was noted, jointly by 11 items; in tram depots decrease by 16 items in connection with decreased demand in relation to limitation of transport performance, in bus depots increase by 5 items - increased demand connected with extra use instead trams. Bearing in mind above mentioned similar changes were noted in: average availability - decrease by 2 items and usage indicator by 3,7 percentage points.

Deteriorated indicators were caused by many repair works in the area of Poznań as well (among others Bukowska St., Bułgarska St., Antoninek viaduct., Śródka Roundabout, Jan Paweł St. ABp. W. Dymka St., Droga Dębińska St., Przybyszewskiego St., Franowo tram extension, Kaponiera Roundabout, J. N. Jeziorańskiego Roundabout, Grunwaldzka St.), what led to limitation in possibility of transport performance execution.

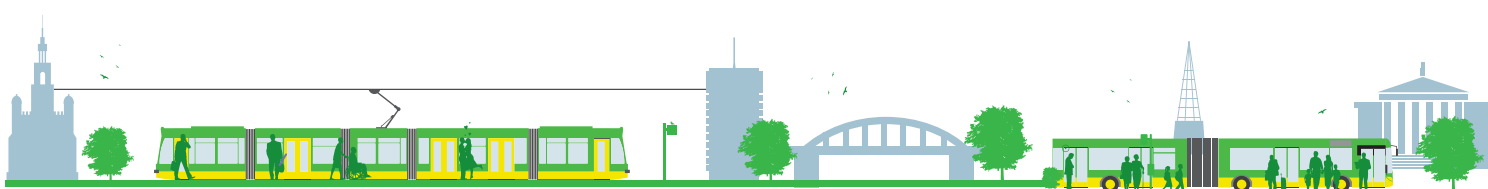


Tabela 4. Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Table 4. Exploitation indicators (average in year)

| WYSZCZEGÓLNIENIE   | 2010   | 2011   | RÓŻNICA<br>(2011-2010) |
|--|--------|--------|------------------------|
| <b>1. Średni stan inwentarzowy /w szt./</b>                              | 643    | 660    | 17,0                   |
| tramwaje   | 335    | 340    | 5,0                    |
| autobusy   | 308    | 320    | 12,0                   |
| <b>2. Średnie uruchomienie /w szt./</b>                                  | 525    | 514    | -11,0                  |
| tramwaje   | 265    | 249    | -16,0                  |
| autobusy   | 260    | 265    | 5,0                    |
| <b>3. Średnia gotowość /w szt./</b>                                      | 575    | 573    | -2,0                   |
| tramwaje   | 277    | 270    | -7,0                   |
| autobusy   | 298    | 303    | 5,0                    |
| <b>4. Współczynnik uruchomienia /w %/</b>                                | 81,60  | 77,90  | -3,70                  |
| tramwaje   | 79,10  | 73,20  | -5,90                  |
| autobusy   | 84,40  | 82,80  | -1,60                  |
| <b>5. Współczynnik gotowości /w %/</b>                                   | 89,40  | 86,80  | -2,60                  |
| tramwaje   | 82,70  | 79,40  | -3,30                  |
| autobusy   | 96,80  | 94,70  | -2,10                  |
| <b>6. Współczynnik punktualności z pomiarów /w %/</b>                    | 77,20  | 75,15  | -2,05                  |
| tramwaje   | 85,10  | 81,57  | -3,53                  |
| autobusy   | 74,00  | 72,63  | -1,37                  |
| <b>7. Współczynnik punktualności z pomiarów (uznany przez ZTM) /w %/</b> | 86,80  | 95,09  | 8,29                   |
| tramwaje   | 88,40  | 93,88  | 5,48                   |
| autobusy   | 85,90  | 95,57  | 9,67                   |
| <b>8. Współczynnik zawodności /w %/</b>                                  | 5,12   | 6,91   | 1,79                   |
| tramwaje   | 3,70   | 7,62   | 3,92                   |
| autobusy   | 5,70   | 5,11   | -0,59                  |
| <b>9. Praca przewozowa /w tys km/</b>                                    | 29 924 | 29 344 | -580                   |
| komunikacja tramwajowa   | 11 381 | 10 810 | -571                   |
| komunikacja autobusowa   | 18 288 | 18 534 | 246                    |
| komunikacja autobusowa (podmiejska)                                      | 255    | 0      | -255                   |







# Układ komunikacyjny /

# Transportation network

**L**iczba linii autobusowych (dziennych oraz nocnych) komunikacji miejskiej w 2011 roku wzrosła o 5 w porównaniu do roku 2010, w związku z:

- remontem ul. Grunwaldzkiej od ronda Kaponiera do ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego uruchomiona została linia nr T1,
  - remontem od ronda Jana Nowaka-Jeziorańskiego do pętli Junikowo uruchomiona została linia nr T2 i T3,
  - rozbiciem linii nr 76 - uruchomiono linię nr 90,
  - wprowadzeniem ograniczeń w ruchu na ul. Piaśnickiej a także ul. Chartowo - uruchomiona została linia nr 97.
- Liczba linii tramwajowych pozostała bez zmian.

Długość linii autobusowych dziennych wzrosła o 3,8% w stosunku do roku ubiegłego, natomiast tramwajowych zmalała o 15,3%. Spadek długości linii komunikacyjnych w tramwajach był wynikiem zamknięcia niektórych tras w związku z prowadzonymi w mieście remontami.

**T**he number of bus lines (day and night) of the public transport in 2011 increased by 5 in comparison to 2010 according to:

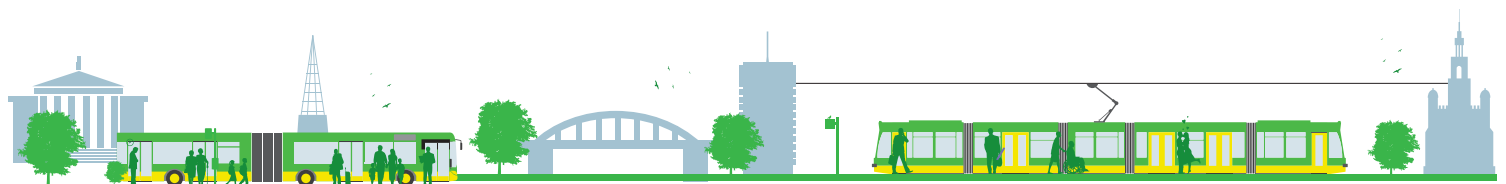
- modernisation of Grunwaldzka St. from Kaponiera Roundabout to Jana Nowaka Jeziorańskiego Roundabout - line T1 was introduced,
- modernisation from Jana Nowaka Jeziorańskiego Roundabout to Junikowo Terminus - lines T2 and T3 were introduced,
- split of line no 76 - line no 90 was introduced,
- limitations in traffic at Piaśnicka St. as well as at Chartowo St. - line no 97 was introduced

The number of tram lines remain at the same level.

The length of day bus lines increased by 3,8 percentage points in comparison to preceding year, whereas the length of tram lines decreased by 15,3 percentage points. The decrease in the length of tram lines was caused by closure of some of tram routes according to repair works carried out in the City.

Tabela 5. Dane ogólne (stan na koniec roku)  
Table 5. General data (as at the end of the year)

| WYSZCZEGÓLNIENIE                             | 31.12.2010 | 31.12.2011 | DYNAMIKA (%) |
|--|------------|------------|--------------|
| <b>1. Liczba linii komunikacyjnych</b>       | 94         | 99         | 105,3        |
| a) linie dzienne, w tym:                     | 72         | 77         | 106,9        |
| tramwaje                                     | 19         | 19         | 100,0        |
| autobusy                                     | 53         | 58         | 109,4        |
| <b>b linie nocne</b>                         | 22         | 22         | 100,0        |
| tramwaje                                     | 1          | 1          | 100,0        |
| autobusy                                     | 21         | 21         | 100,0        |
| <b>2. Długość linii komunikacyjnych /km/</b> | 977,11     | 982,00     | 100,5        |
| <b>a linie dzienne, w tym:</b>               | 737,57     | 724,27     | 98,2         |
| tramwaje                                     | 216,69     | 183,50     | 84,7         |
| autobusy                                     | 520,88     | 540,77     | 103,8        |
| <b>b linie nocne</b>                         | 239,54     | 257,73     | 107,6        |
| tramwaje                                     | 7,94       | 7,94       | 100,0        |
| autobusy                                     | 231,60     | 249,79     | 107,9        |
| <b>3. Długość tras komunikacyjnych /km/</b>  | 357,23     | 357,23     | 100,0        |
| tramwaje                                     | 65,59      | 65,59      | 100,0        |
| autobusy                                     | 291,64     | 291,64     | 100,0        |



## Usługi dodatkowe /

## Additional Services

**W** ramach działalności podstawowej, oprócz zapewnienia sprawnie działającej komunikacji miejskiej, MPK Poznań Sp. z o.o. świadczy usługi dodatkowe, w ich zakres wchodzi:

- Wynajem autobusów - zarówno w przejazdach komercyjnych, jak i w wynajętych. W skład taboru Spółki wchodzi wysokiej klasy autobusy turystyczne takich marek jak Scania, Neoplan czy Iveco. Przy ich użyciu zrealizowaliśmy zadania przewozowe w zakresie od okolicznościowych, związanych z uroczystościami rodzinnymi lub towarzyskimi, po wycieczki krajowe i zagraniczne.
- Wynajem tramwajów- oprócz działalności tramwajowej linii turystycznej 0, zaproponowaliśmy przejazdy zamknięte turystyczne i okolicznościowe w obrębie sieci komunikacji szynowej miasta Poznania. Przejazdy realizowane były przy użyciu odrestaurowanego historycznego taboru, obsługiwanego przez członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych.
- Kolejka Parkowa „Maltanka” - w 2011 roku zanotowany został wzrost frekwencji i zainteresowania poznańską wąskotorówką. Przychody z tego tytułu wyniosły 638 619,54.
- Okręgowa Stacja Kontroli Pojazdów - zlokalizowana na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Kaczej stacja diagnostyczna wykonuje całokształt badań technicznych samochodów, autobusów, motocykli i ciągników. Cieszy się coraz większym zainteresowaniem kierowców ceniących profesjonalną obsługę.

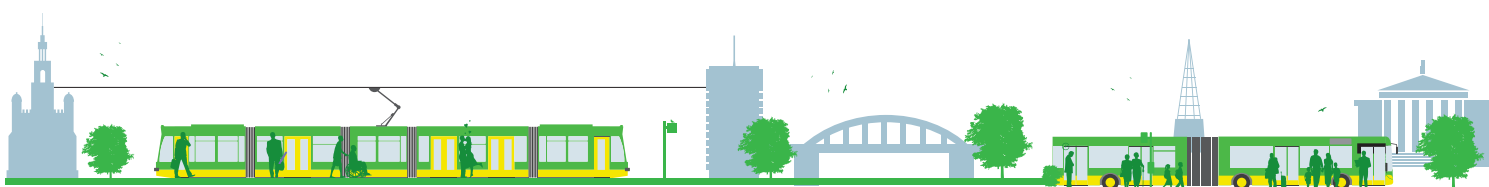
**W** within its basic activity, except for providing an efficiently operating public transport, MPK Poznań Sp. z o.o. provides also additional services, which include:

- Bus rental - both for commercial and rental transport purposes. The company's fleet consists of tourist buses of a high quality with such brands as Scania, Neoplan or Iveco. With their use we performed transportation tasks ranging from occasional, related to family and social celebrations to domestic and international tours
- Tram rental - apart from the activities involving the tourist tram line 0, we proposed tourist and occasional travels within the tram network in the city of Poznań. These transportation tasks were performed with the use of renovated historical vehicles, operated by the members of the Rail Vehicle Enthusiasts Club.
- Park Railway „Maltanka” - in 2011 an increase of attendance and interest concerning the narrow-gauge railway was noted. An income amounted to 638 619,54 zł.
- District Vehicle Inspection Station - located on the premises of the bus depot at Kacza Street, station performs complete technical check-up of cars, buses, motorcycles and tractors. It has been attracting an increasing number of drivers who value professional service.



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...pierwsza linia autobusowa powstała w listopadzie 1925 r. Ponoć w 1945 roku uciekający z Poznania Niemcy wyjechali z miasta ośmioma autobusami przedsiębiorstwa.*





## Ochrona środowiska /

## Environmental Protection

**M**PK POZNAŃ Sp. z o.o., przy realizacji powierzanych mu zadań dużą wagę przykładają do stosowania rozwiązań mających na celu eliminowanie lub redukcję negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne. Jednakże różnorodność i szeroki zakres oddziaływania na środowisko przyrodnicze w bezpośredniej bliskości skupisk ludzkich jest charakterystyczny dla przedsiębiorstwa jakim jest MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

Dążąc do ochrony środowiska, w szczególności powietrza w 2011 roku kontynuowaliśmy zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza poprzez sukcesywne wyeliminowanie - wycofanie z eksploatacji autobusów z niską normą emisji spalin Euro I (10szt) i Euro II (34 szt) oraz wycofanie innych wyeksploatowanych pojazdów specjalistycznych użytkowanych w MPK nie spełniających normy Euro (1szt - Jelcz RTO 706). Wprowadzenie do eksploatacji 60 szt. nowoczesnych, ekologicznych pojazdów:

- Zakup 12 szt autobusów Solaris Urbino 8,6 z normą emisji spalin EURO V - EEV dla zajezdni A1 (rok produkcji 2011);
- Zakup 22 szt autobusów Solaris Urbino 12 z normą emisji spalin EURO V - EEV dla zajezdni A1 - 9 szt.; dla zajezdni A3 - 13 szt. (rok produkcji 2011);
- Zakup 25 szt autobusów Solaris Urbino 18 z normą emisji spalin EURO V - EEV dla zajezdni A1 - 17 szt.; dla zajezdni A3 - 8 szt. (rok produkcji 2011);
- Zakup 1szt autobusu IVECO Kapena 65Urby dla zajezdni A1 (rok produkcji 2011).

Powyższe zakupy i kasacje autobusów doprowadziły do zmniejszenia ilości autobusów negatywnie oddziałujących na środowisko poprzez całkowite wycofanie z eksploatacji pojazdów nie spełniających normy emisji spalin Euro oraz ograniczenie ilości autobusów posiadających niską normę emisji Euro I - o 50% i Euro II - 30%. Ponadto dokonane zakupy spowodowały ponad 100% wzrost posiadanych przez MPK autobusów z najwyższą normą emisji spalin dostępną na rynku tj. EURO V - EEV (z 53 szt na 113 szt). Doprowadziło to w konsekwencji, pomimo wzrostu w przeciągu roku 2011 ilości zużytego paliwa o ca. 87 Mg przez autobusy, do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń emitowanych do powietrza na koniec 2011 r o ponad 15 Mg w stosunku do początku roku, oraz do uzyskania dzięki temu obniżenia wartości opłaty za korzystanie ze środowiska.

Równie ważne dla ochrony środowiska były działania Firmy związane ze zmniejszaniem emisji energetycznej. W roku 2011 odbywało się to m.in. poprzez: wymianę nieocieplanych bram segmentowych na ocieplone bramy segmentowe rolowane w Hali głównej na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej, wykonanie ocieplenia elewacji zewnętrznej budynku hali głównej naprawy autobusów na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej, wymianę bram w hali OT i hali zjazdów na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Fortecznej, wykonanie projektu oraz wykonanie remontu ogrzewania hali postojowej na terenie -

**I**n the realization of entrusted tasks, MPK Poznań Sp. z o.o. attach importance to the application of solutions aimed at eliminating or reducing a negative impact of the public transport on the natural environment.

However, the variety and extent of the influence on the natural environment in the close vicinity of an urban agglomeration is typical to such companies as MPK Poznań Sp. z o.o.

While striving to an environment protection, specially air protection in 2011, we continued reduction of the emission of traffic pollution, mainly quantity of air polluting substances by successive elimination - scrapping old busses with low fumes emission standard EURO I (10 items) and EURO II (34 items) as well as withdrawal of other exploited specialist vehicles used by MPK not complying with EURO norms (1 item - Jelcz RTO 706).

Introducing into exploitation of 60 modern, ecological-friendly vehicles:

- Purchase of 12 Solaris Urbino 8.6 buses with EURO V - EEV fumes emission standard (year of production 2011);
- Purchase of 22 Solaris Urbino 12 with EURO V - EEV fumes emission standard from which 9 buses for A1 depot and 13 buses for A3 depot (year of production 2011);
- Purchase of 25 Solaris Urbino 18 with EURO V - EEV fumes emission standard from which 17 buses for A1 depot and 8 buses for A3 depot (year of production 2011);
- Purchase of 1 IVECO Kapena 65Urby for A1 depot (year of production 2011)

Above mentioned purchase and scrapping of buses led to decrease in the number of buses with negative influence on environment by total withdrawal from exploitation buses not complying with EURO fumes emission standard and reduction in number of buses with low emission standard EURO I - by 50% and EURO II - by 30%. Moreover those purchases led to over 100% growth in buses owned by MPK Poznań Sp. z o.o. with the highest fumes emission standard available on the market - EURO V - EEV (from 53 to 113 buses). In consequence, despite increase in fuel consumption by approx. 87 Mg by buses, it led to decrease in emission of air pollution at the end of 2011 by 15 Mg in comparison to the beginning of that year, thus reducing the fees concerning exploitation of environment.

Activities of the Company concerning reduction of energy emission had the same importance for environment. In 2011 it was carried out among others by: exchange of gateways without thermal isolation for gateways with thermal isolation which were situated in the main warehouse in Warszawska Bus Depot, isolation of side elevation of the main bus repair workshop in Warszawska Depot, exchange of gateways in technical check-up warehouse as well as the service runs warehouse in Forteczna Tram Depot, preparation of the project and execution of heating system modernization in Głogowska Tram Depot and exchange of lighting systems in workshops.



zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej, wymianę oświetlenia w halach warsztatowych w obrębie zajezdni autobusowej na ul. Kaczej.

Dodatkowo firma prowadzi szeroko zakrojone działania mające za zadanie ochronę środowiska naturalnego:

1. Ochrona biosfery, ziemi, środowiska gruntowo-wodnego: przeprowadzanie akcji nasadzenia drzew (16 sztuk w 2011 r.), kontynuacja rekultywacji gruntu w rejonie stacji paliw w zajezdni autobusowej przy ul. Kaczej, kontynuacja monitoringu środowiska gruntowo-wodnego w rejonie stacji paliw A1 i A3 (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek z piezometrów)

2. Gospodarka odpadami: zaktualizowanie w roku 2011 programów gospodarki odpadami dla poszczególnych obiektów w zakresie zmiany limitów ilości wytwarzania odpadów oraz uzyskanie zezwolenia na wytwarzanie odpadów - o nowe kody odpadów, wystąpienie do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego z wnioskiem o uzyskanie pozwolenia na prowadzenie działalności odzysku materiałów z odpadów oznaczonych kodem odpadu 160104\* wycofane z eksploatacji pojazdy - wagony tramwajowe. Postępowanie nie jest zakończone, obecnie trwają dodatkowe uzgodnienia w związku z wymaganiami stawianymi przez organ rozpatrujący nasz wniosek, selektywna zbiórka oraz minimalizacja odpadów tak, aby wypełniać postanowienia uzyskanej w 2009r Decyzji Prezydenta Miasta Poznania, pozwalającej na wytwarzanie odpadów oraz Decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi na terenie jednostek organizacyjnych Spółki a także informacji o wytwarzanych na terenie Spółki odpadach, dla których nie ma obowiązku uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów oraz o sposobie gospodarowania nimi, sukcesywnie realizowanie obowiązującego ww. programu gospodarki odpadami „PGO” m.in. zapewnienie odbioru i rozliczenia wszystkich odpadów zgłaszanych przez poszczególne wydziały przez firmy posiadające koncesje na ich dalsze zagospodarowanie.

3. Gospodarka wodno-ściekowa: wykonanie instalacji podczyszczania wód opadowych (deszczowych i roztopowych) z terenu zajezdni autobusowej przy ul. Kaczej, realizacja postanowień uzyskanej w 2009r Decyzji Prezydenta Miasta Poznania udzielającej MPK Poznań Sp. z o.o. pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie ścieków przemysłowych zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego z myjni samochodowych, zajezdni tramwajowych, autobusowych oraz baz transportowych zlokalizowanych na terenie Poznania do kanalizacji miejskiej. W ramach obowiązku ustawowego, co pół roku zlecamy wykonanie analiz kontrolnych ścieków pod względem zawartości substancji ropopochodnych, Spółka zgodnie z posiadaną decyzją we własnym zakresie transportuje do punktów zlewnych AQUANET S.A. nieczystości płynne pochodzące ze swoich własnych zbiorników bezodpływowych, mycie zewnętrzne taboru z wykorzystaniem nowoczesnych myjni z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków na terenie zajezdni autobusowych

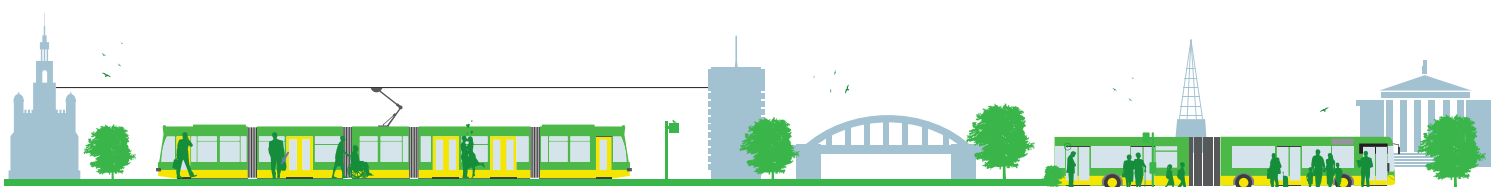
Additionally, the Company carries out wide spectrum of activities leading to natural environment protection:

1. Biosphere protection, earth, ground water environment: conducting trees planting (16 trees in 2011), continuation of ground depollution in the vicinity of gas station at Kacza Bus Depot, continuation of ground water environment monitoring in the vicinity of A1 and A3 gas stations (water inspection by analysis of piezometer samples).

2. Waste management: in 2011 all waste management programmes for particular buildings were upgraded in the respect of change of wastes generation limits as well as wastes generation permit was gained - for new codes of wastes, application in the Wielkopolska Marshall Office for gaining permit for carrying out waste recovery activity (code 16014 concerning scrapped vehicles - rolling stock). Proceedings are not finished yet, at the moment additional arrangements concerning authority requirements are being made, selective collection and minimizing of wastes in such manner, to fulfill the Consent of Poznań President from 2009 allowing waste generation and Decision approving hazardous waste management programme for all departments of the company as well as information about company's waste generation, for which waste generating permit does not apply and about the way of their management, successive carrying out the above mentioned waste management programme (PGO), including, among others, the reception and settlement of all wastes reported by particular departments of the Company by licensed companies with the right to their recycling.

3. Water - sewage management: implementation of precipitation water (rain and thaw) cleaning installation from the area of Kacza Bus Depot, execution of the Consent of Poznań President from 2009 granting MPK Poznań Sp. z o.o. a permit to generate industrial sewage with substances hazardous for water environment from car washes, tram and bus depots, as well as from other transport facilities located in Poznań to the city sewage system. According to legal duty, once every half a year we assign a performance of sewage analysis check-ups in respect of oil - derivative product content, the Company according to held decision transports with its own means to Aquanet S.A. all fluid waste coming from its own storage reservoir, washing of a fleet with the use of modern washing systems with closed water circulation and sewage treatment located in Warszawska, Kacza and Głogowska depots.

4. Protection from traffic noise: withdrawal of 44 exploited buses and purchase of new, more quiet bus fleet, which diminished the level of noise emitted by around 3dBA in comparison to the level of noise emitted by older types of buses, a purchase of 23 Solaris Tramino S105p trams and 8 Moderus Beta MF02 AC trams what brought the decrease of noise emitted from new trams by around 3dBA in comparison to the level of noise emitted by older types of trams, scraping of 24 exploited GT8, GT6, 3G and 105Na trams which were causing a large noise emission, maintenance of





przy ul. Warszawskiej i ul. Kaczej oraz na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej, wymianę oświetlenia w halach warsztatowych.

4. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym: wycofanie wyeksploatowanych 44 autobusów i zakup nowego, cichszego taboru autobusowego dającego obniżenie hałasu emitowanego od nowych autobusów o ok. 3dBA w stosunku do hałasu emitowanego przez starsze typy autobusów, zakup 23-ch sztuk wagonów tramwajowych typu Solaris Tramino S105p oraz 8 sztuk wagonów typu Moderus Beta MF02 AC dającego obniżenie hałasu emitowanego od nowych tramwajów o ok. 3dBA w stosunku do hałasu emitowanego przez starsze typy tramwajów, złomowanie 24 sztuk wyeksploatowanych wagonów tramwajowych typu GT8, GT6, 3G i 105Na powodujących dużą emisję hałasu, utrzymanie prawidłowego stanu technicznego torowisk przyczynia się do znacznego obniżenia hałasu emitowanego od torowiska, nawet o ok. 3dBA m. in. dzięki sukcesywnie wykonywanym, częściowym remontom torowisk tramwajowych tj.- wymiana szyn, zwrotnic i rozjazdów, wymiana podłoża pod torowiskiem, itp., budowa ekranów akustycznych wzdłuż ul. Mogileńskiej - zajezdnia autobusowa ul. Warszawska w celu zmniejszenia emisji hałasu pochodzącego z ww. zajezdni. (planowana realizacja budowy ekranów - 2011r/2012r.).

5. Pozostałe działania m.in. zmierzające do zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko w tym zmniejszenie zużycia energii cieplnej i elektrycznej itp.: prowadzenie analizy zużycia energii elektrycznej i poboru mocy na poszczególnych stacjach prostownikowych, co w konsekwencji pozwala na dokonywanie zmiany konfiguracji zasilania napowietrznej sieci trakcyjnej, działania zmierzające do zmniejszenia generowanych przez tabor zakłóceń radioelektrycznych oraz zużycia ślizgów grafitowych odbieraków prądu i ograniczenia zakłóceń w przepływie prądu

Spółka posiada wszystkie decyzje wymagane Ustawą Prawo Ochrony Środowiska, Ustawą o Odpadach, Prawo Wodne, Ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminie dla swoich zajezdni tj.:

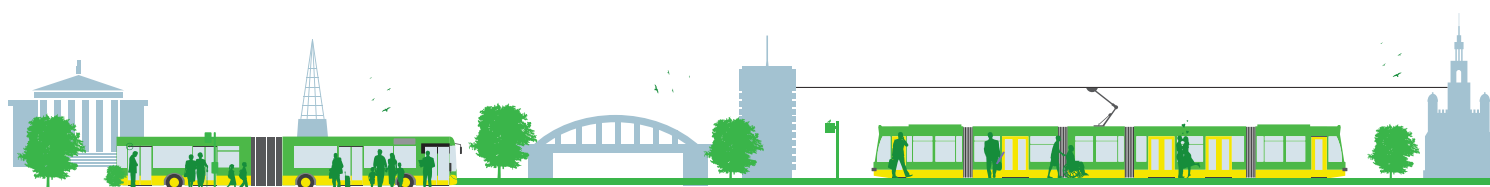
1. Decyzja o dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń do powietrza,
2. Decyzja na wytwarzanie odpadów,
3. Pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne),
4. Zezwolenie na odbiór i transport nieczystości płynnych.

a proper technical state of tracks contributes to decrease of track noise emitting even for approx. 3dBA, thanks to, among others, partial tram track repairs successively carried out (exchange of rails, switches and junctions, exchange of track land substrate, etc., building of acoustic screens along Mogileńska Street - Warszawska Bus Depot aimed at depot noise emission reduction (project started in 2011 planned to be continued in 2012).

5. Other activities, among others, aimed at reducing a negative influence on environment including reduction of use of heat and electrical energy, etc.: conducting analysis concerning electrical energy usage and consumption of power on particular rectifier station, what led in consequence to change in supply of contact line configuration, activities aimed at reduction of fleet generated radio-electric disruptions and usage of graphite slides of pantographs as well as disruptions in electricity discharge.

The company owns a whole range of consents required by: the Environmental Protection Act, the Wastes Treatment Act, the Water Statute, the Clean District Act for its depots, i.e.:

1. Consent about the permissible level of air pollution,
2. Consent for the production of wastes,
3. Consent regarding the water management conditions regarding sewages that might contain hazardous substances,
4. Permission for the reception and transportation of sewages



## Rozwój i inwestycje /

## Development and Investments

Zarząd Spółki uznaje rok 2011 za kolejny pozytywnie wpisujący się w działania mające na celu poprawę jakości świadczonych usług. Znalazło to odzwierciedlenie w przyznanych nagrodach i wyróżnieniach zarówno dla Spółki jako całości organizacji i dla indywidualnych pracowników. Działania podjęte w tym okresie były zbieżne z misją Spółki.

W 2011 roku udało się zrealizować większość z planowanych do realizacji zamierzeń o charakterze strategicznym, które nie pozostały bez wpływu na dalsze funkcjonowanie Spółki. Rok 2011 stał pod znakiem realizacji założeń „Umowy o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego”. Spółka podejmowała wraz z Zarządem Transportu Miejskiego próby zwiększania efektywności procedur w zakresie współpracy tak, aby możliwa była ciągła poprawa standardu świadczonych przez przedsiębiorstwo usług. Pomimo szerokiego zakresu remontów i inwestycji w mieście i wynikającym z tego zamknięciami głównych szlaków komunikacyjnych, Zarząd stoi na stanowisku, iż jakość świadczonych usług pozostała na relatywnie wysokim poziomie. Rok 2011 był również okresem realizacji bezprecedensowych w historii zadań inwestycyjnych. Rozpoczęto realizację przedsięwzięć, które sprawia, że w ciągu kolejnych dwóch lat wartość aktywów będących w posiadaniu Spółki ulegnie podwojeniu.

W 2011 roku Spółka wywiązywała się ze wszystkich zobowiązań wobec budżetu, zakładu ubezpieczeń i kontrahentów zachowując płynność finansową. Ponadto rok ten stał się również kolejnym rokiem zamkniętym pozytywnym wynikiem finansowym. Kondycja ekonomiczno - finansowa będzie dobrym sygnałem dla instytucji finansowych w związku z przyznawaniem Spółce zewnętrznych źródeł kapitału.

W 2012 Zarząd będzie kontynuował działania na polu organizacyjno - technicznym dla tworzenia warunków do skutecznego działania Spółki i osiągania wyznaczonych celów. Spółka nadal będzie prowadziła działania mające na celu pozyskanie Funduszy Unijnych przyczyniając się do rozwoju komunikacji przyjaznej pasażerom i utrwalenia wizerunku sprawnie zarządzanego przedsiębiorstwa.

W kolejnych latach Zarząd Spółki będzie dążyć do jej rozwoju opartego o stałe zwiększanie dostępności usług. Dokładamy wszelkich starań do sprawnego funkcjonowania Poznania jako organizmu społeczno-gospodarczego, podnosząc komfort przejazdu, jak i zwiększając ilość przewożonych pasażerów. Komfort przejazdu postrzegamy jako warunki podróży, bezpieczeństwo, niezawodność, punktualność oraz życzliwą obsługę w relacjach z pasażerami. Dostępność usług postrzegamy jako ich zasięg oraz dążenie do niskich kosztów ich świadczenia.

Ponadto Spółka realizować będzie inwestycje na rzecz odnowy taboru tramwajowego i autobusowego jako działania przygotowawcze do EURO 2012 oraz realizować będzie swoje strategiczne przedsięwzięcie - budowę zajezdni tramwajowej Franowo. Planuje się, że w III kwartale 2012 roku oddana do użytku zostanie hala postojowa zajezdni, dzięki czemu możliwe będzie -

The Managing Board recognizes year 2011 as the next positively enrolling in activities aimed at improvement of public service standards. It was reflected in granted awards and distinctions both for the Company as an organization in general and for individuals employed. Activities carried out in this period were coherent with mission and vision of the Company.

In 2011 the Company managed to implement the majority of planned intentions of strategic character, which have a significant influence on further functioning of the Company. Year 2011 was strongly connected to execution of the Public Service Contract concerning transport services in Poznań. The Company together with the Municipal Transport Authority made attempts to increase the effectiveness of cooperation procedures to enable constant improvement of services quality. Despite the fact of wide spectrum of repair works and investment in the City resulting in main routes closures, The Managing Board takes a view, that the public service standards remained on relative high level.

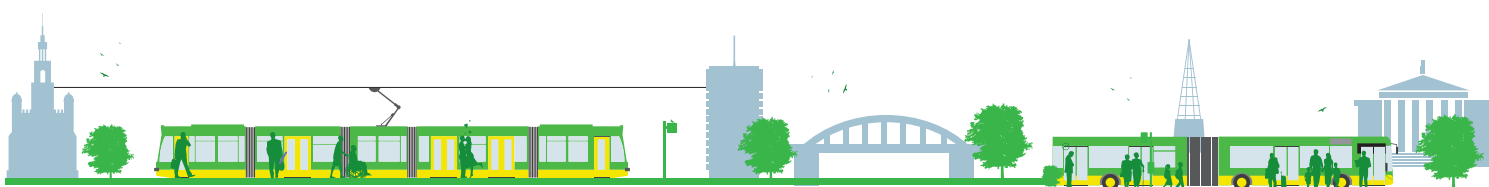
Year 2011 was also the period of implementing historically unprecedented investments. Kicked off ventures are going to cause that in the next two years assets owned by the company will double.

In 2011 the Company fulfilled all of its obligations towards the budget, the Social Insurance Institution, as well as business partners maintaining financial liquidity. Moreover preceding year became the next year ending with net profit. The financial-economic condition is going to be a good sign for financial institutions as it comes to grant the Company's external funds.

In 2012 The Managing Board is going to continue activities in the organizational and technical area to create conditions for proper operating and achieving set goals. The Company is going to carry out activities aimed at EU funds obtaining contributing to the development of passengers friendly public transport and consolidating the image of effectively managed company.

In the next years The Managing Board of the Company is going to strive to its development based on constant raise of services availability. We contribute to the efficient functioning of Poznań as socio-economic organism by raising the comfort of transportation of its clients, increasing the accessibility of services, and striving to increase the number of passengers. The comfort of transport is perceived as a safety, reliability, punctuality, and friendly client service in relation to passengers. The company perceives the availability of services as the scope and striving for the minimization of the costs of services.

Moreover, the Company is going to implement investments concerning bus fleet and rolling stock purchase as a preparation for EURO 2012 and continue its strategic project - the building of Franowo tram depot. It is planned that in the third quarter of 2012 stable (parking place for trams) is going to be put into operation, what will enable stationing of trams, which are currently stationed



stacjonowanie tam tramwajów, które obecnie nocują na pętlach i torach szlakowych.

Spółka oczekuje od władz Miasta Poznania wsparcia w zakresie dalszego doskonalenia standardów świadczonych usług w zakresie transportu publicznego oraz wypracowania spójnej koncepcji rozwoju Spółki poprzez niezbędne inwestycje, które to nie będą możliwe bez wsparcia Właściciela - Miasta Poznań.

Wewnętrzne i zewnętrzne czynniki istotne dla rozwoju Spółki

Wśród czynników wewnętrznych stwarzających szansę rozwoju wymienić należy:

- duży potencjał przewozowy,
- doświadczony personel,
- nowoczesny tabor oraz infrastruktura techniczna do jego obsługi,
- doświadczenie w rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych,
- dostępność i stale polepszający się standard usług,
- możliwość obsługi dodatkowych zleceń w krótkim czasie.

Czynniki zewnętrzne istotne dla rozwoju Spółki to:

- kreowanie przez Władze Miasta priorytetu dla zbiorowej komunikacji miejskiej,
- kreowanie przez Władze Miasta polityki parkingowej (strefa ograniczonego postoju, parkingi typu P&R),
- planowany przez Miasto rozwój sieci tramwajowej,
- integracja komunikacji zbiorowej w aglomeracji poznańskiej,
- ugruntowana, wysoka pozycja w kraju wśród przewoźników,
- efektywne wykorzystanie funduszy strukturalnych,
- udział Miasta Poznania w organizacji EURO 2012.

Spółka aktywnie uczestniczy w działaniach różnych organizacji, ugruntowujących naszą pozycję na arenie krajowej i międzynarodowej (UITP, IGKM, targi, wystawy, sympozja i konferencje).

during a night on terminuses and tracks in the City. The Company is expecting support from the authorities of the City of Poznań in the further increase of public transport services standards as well as in the creation of a coherent concept of the Company's development through necessary investment, which is not going to be possible without the help of the Owner - the City of Poznań.

Internal and external factors influencing the Company's development.

Among internal factors giving a development chance, following need to be mentioned:

- big transport potential,
- experienced personnel,
- modern fleet and technical infrastructure for its servicing,
- experience in transport problems solving,
- availability and constantly raising services quality,
- ability to service additional commissioned tasks in short time.

External factors relevant to the Company's development:

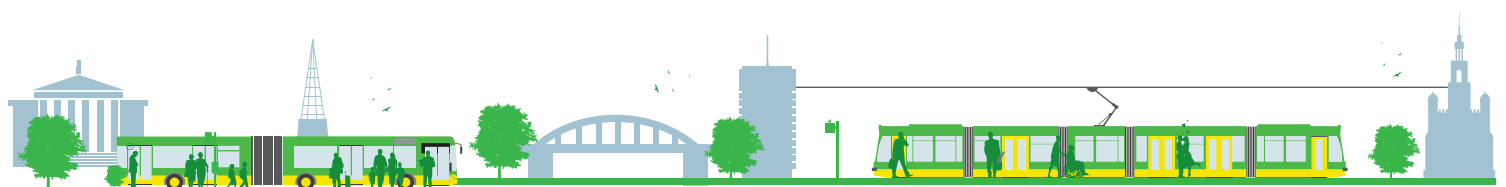
- creation by the City's authorities priority for the public transport,
- creation by the City's authorities parking policy (limited parking access, Park and Ride parkings),
- planned tram extensions by the City's authorities,
- integration of the public transport in Poznań's agglomeration,
- strong and high position among other public transport companies,
- effective obtaining of EU funds,
- contribution of the City of Poznań in organization of EURO 2012.

The Company actively participate in different organizations' activities, strengthening our position in domestic an international arena (UITP, IGKM, fairs, exhibitions, symposia, conferences).



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...w 1972 roku trasę wzdłuż Jeziora Maltańskiego do Nowego ZOO ruszyła Maltanka. Od tego czasu przejazdy kolejką, malowniczą 3,5 km trasą cieszą się niestabnym zainteresowaniem.*



## Promocja i reklama /

## Promotion and advertising

**W**szystkie działania wizerunkowe Spółki mają doprowadzić do budowania marki Spółki określonej jako „Moja Przyjazna Komunikacja Poznań”. Myśl ta ma wykreować w świadomości zarówno klientów, mieszkańców, jak i pracowników przekonanie o uczestnictwie w życiu Spółki. Zaangażowanie Spółki w rozpoznawanie potrzeb Poznanianków i Poznania oraz wychodzenie im naprzeciw, to kreacja Firmy troskliwej i przyjaźnie nastawionej. Projekty z zakresu promocji w roku 2011 zakładały prowadzenie działań, które zapewnić miały utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej o klienta i o dobro miasta, stosującej nowe rozwiązania, dbającej o środowisko naturalne, dobrze i sprawnie zarządzanej, a także dającej możliwość rozwoju Firmy.

#### Wydarzenia, akcje wizerunkowe oraz społeczne

Strategia wizerunkowa realizowana przez nas zakłada prowadzenie działań ukierunkowanych na tworzenie komunikacji przyjaznej pasażerom, zapewniających utrzymanie zaufania naszych Klientów, jak również podnoszenie rangi kierowców i motorniczych. W celu tworzenia pożądanego wizerunku przeprowadzane są akcje społeczne typu „1 metr”, „Mamy miejsce”, „Trzymaj się” czy „Dość zaklejanja Poznania”, których konsekwencją ma być wykształcanie pozytywnych postaw wobec Spółki. W tym celu zainicjowana została również kampania „Jeździmy razem”, której przekaz ma na celu uczulać współpasażerów, podnosić kulturę w środkach komunikacji miejskiej, aby wszystkim, zarówno pasażerom, jak i prowadzącym pojazdy jeździło się przyjemniej. Akcje społeczne są pozytywnie odbierane przez badanych, dlatego w dalszych działaniach podtrzymywany będzie ten kierunek budowania reputacji Spółki. Przygotowując akcje społeczne współpracujemy z wieloma partnerami: Politechniką Poznańską, Szkołą Aspirantów Straży Pożarnej, Miejską Komendą Policji, Poznańskim Centrum Super-Komputerowym oraz fundacjami i stowarzyszeniami.

#### Polityka informacyjna

Bardzo istotnym aspektem kreowania wizerunku Spółki jest niewątpliwie jej polityka medialna. W roku 2011 prawie 10 000 razy MPK i jego działalność było tematem publikacji prasowych i RTV vs. niecałe 6000 w roku 2010. Tak ogromny przyrost wynika przede wszystkim z aktywności wizerunkowej Spółki oraz dzięki temu, że strona internetowa jest nie tylko przekazańnikiem komunikatów o zmianach komunikacji, ale stała się opiniotwórczym medium inspirującym media. To daje nam możliwość nagłaśniania wydarzeń, które budują reputację firmy oraz pozytywny wizerunek prowadzących pojazdy, podnosząc rangę ich zawodu, co zgodne jest z naszą strategią wizerunkową.

#### Maltanka, linie turystyczne i promocja historii firmy

W roku 2011 odnotowano znaczący wzrost frekwencji na liniach turystycznych i Maltance. Nie bez znaczenia jest również spory oddźwięk mediów, które w ten sposób kreują pozytywny i przyjazny wizerunek firmy. Cel Operacyjny III-1 w Celu Strategicznym III zakłada wykreowanie mody na podróż środkami komunikacji miejskiej. Jednym z założeń jest właśnie rozwój i promocja kolejki „Maltanka” jako jednej z atrakcji rozrywkowych -

**A**ll image activities of the Company are aimed at brand establishment defined as “My friendly Public Transport Poznań”. This idea is to create in the minds of clients, inhabitants, as well as employees the belief about participation in the Company’s life. Company’s commitment to the recognition of the needs of Poznań’s inhabitants is a creation of caring and friendly Company. Projects concerning the promotion of MPK Poznań Sp. z o.o. in 2011 intended to perform campaigns aimed at maintaining the image of a stable Company, caring for the client as well as for the general City good, applying new solutions, caring about the natural environment, well-managed, and caring for the opportunity of the Company’s development.

#### Events, image and social campaigns

The image strategy implemented by us, assumes carrying out activities directed towards passengers friendly public transport, ensuring a maintenance of trust of our clients, as well as rising a status of bus and tram drivers. In order to create a desirable image there are social actions carried out as “1 meter”, “We have space”, “Hold tight” or “Enough sticking of Poznań”, which are meant to result in building a positive attitude towards the Company. For this purpose the campaign “We travel together” was initiated, which is to make fellow-passengers sensitive, raise the level of culture in means of public transport, for better commuting for everybody, both for passengers and drivers. Social campaigns are positively perceived by respondents, that is why in the future activities such direction in building of the Company’s reputation is going to be maintained. During social campaigns preparations we cooperate with a number of partners: The Poznan University of Technology, The Poznan’s Super-Computer Centre as well as foundations and associations.

#### Information policy

A significant aspect in the Company’s image creation is without doubt its policy towards media. In 2011 almost 10 000 times the MPK and its activity was a subject of TV and media publications in comparison to 6 000 in 2010. Such a vast increase results from, first of all, image creation activities of the Company as well as the fact that the Company’s website is not only a relay in announcements about changes in public transport, but became opinion forming medium inspiring medias.

#### Maltanka, tourist lines and the Company’s history promotion

It is worth to notice that in 2011 a large increase in attendance in tourist lines and Maltanka were observed. Wide response in media played a significant role, by creating positive and friendly image of the Company. Operational objective III-1 in Strategic Objective III assumes creation of fashion for traveling with means of public transport. One of assumptions is precisely a development and promotion of Maltanka as a one of entertainment and tourist attractions in the City. Similar situation can be observed as it comes to tourist lines and historical fleet, maintenance of that aspect of the Company’s activity is important because of the Company’s mission and is consistent with The Strategy of the City’s Development, programme “Active relax in Poznań”, influencing



i turystycznych miasta. Podobnie sytuacja wygląda z liniami turystycznymi i taborem historycznym, utrzymanie tego aspektu funkcjonowania Spółki jest istotne ze względu na misję Spółki, a także jest to zgodne ze Strategią Rozwoju Miasta, programem „Aktywny wypoczynek w Poznaniu” wpływając na wzbogacenie oferty turystycznej miasta.

Dzięki działalności historycznej i poprzez wykorzystanie zabytkowego taboru udowadniamy, że również ten kierunek budowy reputacji Spółki stanowi znakomite narzędzie kreowania wizerunku firmy.

#### **Strona www, media społecznościowe, strona dla pracowników**

Wyniki kolejnych cykli badań potwierdziły, że najczęstszym sposobem kontaktu ze Spółką jest odwiedzenie jej strony internetowej. Tendencja ta z roku na rok wzrasta. Dzięki powtarzalności badania można zauważyć również tendencję zmniejszającej się liczby osób, które wskazały, że odwiedziły siedzibę Spółki. Potwierdzają to również nasze statystyki i 39% przyrost ilości odsłon strony [www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl) w stosunku do zeszłego roku i 20% wzrost unikalnych użytkowników. Również stale rosnąca popularność oficjalnego profilu MPK na Facebooku potwierdza tę tendencję. Liczby te jednoznacznie wskazują, jak istotny jest wizerunek Spółki w Internecie, dlatego będą kontynuowane projekty wpływające na rozwój tych kanałów komunikowania się z otoczeniem.

#### **Materiały graficzne**

Dzięki wprowadzeniu systemu tożsamości wizualnej udało się w znacznym stopniu uzyskać jednolitość materiałów promocyjno-reklamowo-informacyjnych. Dzięki temu osiągnęliśmy spójność wszystkich działań wizerunkowych i informacyjnych. Materiały promocyjne stały się efektywnym narzędziem komunikowania się i prezentacji zarówno na zewnątrz, jak i do wewnątrz Spółki.

#### **Przygotowanie do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012**

W związku z Mistrzostwami Europy w Piłce Nożnej Spółka podjęła w roku 2011 szereg działań zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa w środkach komunikacji miejskiej podczas meczów organizowanych na Euro 2012 w Poznaniu. Przeprowadzono spotkania dyspozytorów centrów dyspozycyjnych działających całodobowo na rzecz różnych firm i instytucji na terenie miasta Poznania, celem zacieśnienia współpracy przed Mistrzostwami EURO 2012. Służby Ratownicze oraz Nadzór Ruchu wzięły udział w przygotowaniu ćwiczeń pod kryptonimem „Wydarzenia 2011” organizowanych przez Komendę Wojewódzka PSP w Poznaniu, związanych z udoskonaleniem systemu bezpieczeństwa na terenie miasta Poznania przed Mistrzostwami EURO 2012. Przeprowadzono również spotkania kierownictwa MPK z kierownictwem Portu Lotniczego Ławica, zwiedzanie Portu Lotniczego Ławica oraz stacji radiolokacyjnej należącej do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ponadto regularnie współpracujemy z poznańską Policją. Realizowane są szkolenia dla kierowców i motorniczych oraz policjantów w ramach zawartej umowy o współpracy dla bezpieczeństwa pasażerów miejskiej komunikacji podczas Euro 2012.

tourism offer enrichment in the City. Thanks to historical activity and through use of historical fleet we prove that this direction of the Company's reputation building constitutes an excellent tool for the Company's image creation.

#### **Website, social media, intranet**

Results of subsequent cycles of surveys confirmed, the most common way of contact with the Company is its website visit. This tendency increases yearly. Thanks to repetitive character of surveys downward trend in people visiting the headquarter of the Company can be observed. It is also confirmed by our statistics and 39% increase of [www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl) visits in comparison to preceding year and 20% increase of unique users. The tendency is confirmed by the MPK profile on Facebook. Numbers show explicitly how important is an image of the Company in the Internet, that is why projects influencing a development of communication channels with surroundings are going to be continued.

#### **Graphic materials**

Thanks to introduction of visual identity system, integrity of promotion advertisement and information materials were achieved. Thanks to that we achieved coherency of all image and informational activities. Promotion materials became an effective tool of communication and presentation both outside and inside of the Company.

#### **Euro 2012 Championship preparations**

According to Euro 2012 Championship the Company undertook a number of activities aimed at security ensuring in means of public transport during games played in Poznan on Euro 2012. Meetings of dispatchers from 24h dispatch centers working for different companies and institutions in Poznań took place and were aimed at tightening cooperation before Euro 2012 Championship. Rescue services and traffic supervision services took part in preparations of exercises with code name "Events 2011" organized by Police Headquarters in Poznań related to improvement of security measures in the area of Poznań before Euro 2012 Championship. Meetings of MPK management with Ławica Airport management, sightseeing of Ławica Airport together with transmitter owned by The Polish Air Navigation Services Agency. Moreover, we cooperate regularly with Poznan police. Trainings for bus and tram drivers as well as policemen were carried out according to an agreement concerning cooperation for passengers of public transport safety during Euro 2012.

On the other hand, basing on the agreement between The Fire Service College in Poznań and the Company, actions concerning preparation of the MPK rescue services and the college aspirants are carried out to operations during traffic accidents, specially in the context of organization of Euro 2012 by the City of Poznań and the need of cooperation all of public services organizations.





Natomiast w ramach porozumienia pomiędzy Szkołą Aspirantów Państwowej Straży Pożarnej w Poznaniu a Spółką podejmowane są działania w zakresie przygotowania służb ratowniczych MPK oraz słuchaczy Szkoły, do działań podczas wypadków komunikacyjnych, szczególnie w kontekście organizacji przez Miasto Poznań Euro 2012 i konieczności współdziałania wszystkich organizacji użyteczności publicznej.

Zaangażowanie i systematyczność realizowanych projektów w zakresie budowania reputacji Spółki, społecznej odpowiedzialności biznesu i komunikacji są elementem profesjonalnie opracowanej strategii wizerunkowej „Moja Przyjazna Komunikacja Poznań”, która od 3 lat jest konsekwentnie wdrażana i będzie kontynuowana w roku kolejnym.

Engagement and regularity in carrying out projects concerning reputation of the Company building, corporate and public transport social responsibility are part of professionally prepared image strategy “My friendly Public Transport Poznań”, which has been consequently introduced for 3 years and is going to be continued in the next year.



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...w czasie II wojny światowej przedsiębiorstwo posiadało flotyllę rzeczna: 4 pasażerskie stateczki rzeczne oraz 1 łódź motorowa. Statki zostały zatopione w 1945 roku.*







## Akcje i wydarzenia promocyjne w 2011 r. /

## Campaigns and promotional events in 2011

**20**  
STYCZNIA

**Trzymaj się** - kampania skierowana przede wszystkim do seniorów, przypominająca aby zawsze korzystać z uchwytów i poręczy w pojeździe. Akcja tak się spodobała, że została przeprowadzona także przez przewoźnika autobusowego ze Szczecina.

**13**  
LUTEGO

**Walentynkowy tramwaju** - wyjątkowy tramwaj kursujący z okazji Dnia św. Walentego, na pokładzie którego wszyscy zakochani i Ci miłośnicy szukający mogli wziąć udział w wielu ciekawych konkursach i spędzić miło czas.

**11**  
CZERWCA

**Konkurs na Najlepszego Motorniczego 2011** - piąta już edycja tego wyjątkowego konkursu organizowanego przy współudziale Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego oraz Sekcji Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji w Poznaniu.

**28**  
CZERWCA

**Obchody poznańskiego czerwca 56**  
W ramach obchodów zorganizowano przy tablicy pamiątkowej przed jedną z zajezdni MPK wyjątkową uroczystość upamiętniającą wydarzenia czerwca '56.

**22, 28**  
SIERPNI

**Liczą się sprytnie pomysły** - z okazji premiery nowego katalogu IKEI na przystankach pojawiły się wygodne kanapy, kolorowe szafki, a nawet obrazki. Pasażerowie przez tydzień, zamiast na drewnianej ławeczce, mogli czekać na tramwaj wśród wzorzystych poduszek.

**19**  
WRZEŚNIA

**Przewodnik po komunikacji miejskiej** - jak co roku przygotowaliśmy publikację dla studentów, którzy po raz pierwszy przyjeżdżają do Poznania. Tłumaczymy system biletowy, podajemy najważniejsze informacje o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej oraz miejsca, gdzie pasażerowie mogą uzyskać pomoc.

**22**  
WRZEŚNIA

**MAMY miejsce** - trzecia edycja kampanii skierowanej do rodziców z małymi dziećmi, mająca zachęcić ich do korzystania z komunikacji miejskiej. Podczas tegorocznej edycji sprawdzaliśmy jakie ustawienie wózka w pojeździe jest dla maluszka najbezpieczniejsze.

**25**  
PAŹDZIERNIKA

**"Torowisko? Rozejrzyj się"** - akcja pokazująca rezultaty nieprzestrzegania zasad ruchu drogowego przez kierowców aut. Po Poznaniu kursowały dwa tramwaje oklejone sugestywną reklamą samochodu "wbitego" w bok tramwaju.

**17-18**  
LISTOPADA

**Komisja promocji IGKM** - I w historii 2-dniowa konferencja traktująca o roli promocji i public relations w projektach komunikacji miejskiej. Konferencja jest pierwszym tego typu wydarzeniem, które spotkało się dużym zainteresowaniem uczestników.

**21**  
LISTOPADA

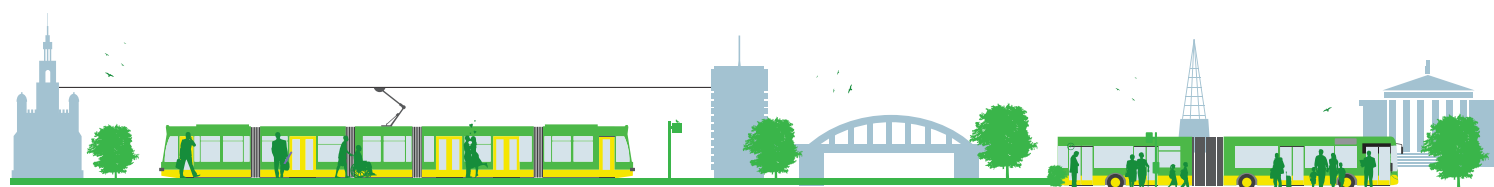
**Miejskie Podróże Książkowe** - statystyczny Polak spędza w komunikacji miejskiej około 20 minut dziennie. Jeśli wykorzysta ten czas na czytanie, przeczyta około 10 książek rocznie. Na liniach pojawili się specjaliści kontrolerzy, którzy rozdawali pasażerom wydrukowane fragmenty książek.

**21**  
LISTOPADA

**Have a nice tey** - przejaw życzliwości z okazji Dnia Życzliwości. Postanowiliśmy wysłać do naszych pasażerów pozytywny sygnał, dlatego od samego rana na przystankach rozdawaliśmy przypinki z tym hasłem oraz życzyliśmy przechodniom 'miłego dnia'.

**11, 18**  
GRUDNIA

**Świąteczny tramwaj** - tradycja jest, że w grudniowe weekendy na poznańskie tory wyjeżdża tzw. świąteczny tramwaj, którego idea jest prosta - uśmiech na twarzach Poznańiaków, zwłaszcza tych najmłodszych.





# Akcje i wydarzenia promocyjne w 2011 r. / Campaigns and promotional events in 2011



**Hold tight** - campaign addressed mainly to seniors, reminding of every time use of handles and railings in vehicles. Campaign was so favored that was also undertaken by public bus transport operator in Szczecin.



**St. Valentine's Tram** - exceptional tram running on St. Valentine's Day, on the board of which all in love and those love seeking could take part in a lot of interesting competitions and spend their time in a nice atmosphere.



**Competition for the best tram driver in 2011** - the fifth edition of an exceptional competition organized in cooperation with The Provincial Centre of Road Traffic and The Police Section of Road Traffic in Poznań.



**Celebration of the Poznań June 56** within the celebration exceptional ceremony was organized in front of a memorial plaque of one of MPK's depots



**Smart ideas counts** - comfortable sofas, colored cabinets and even pictures appeared on tram stops on premiere of new IKEA catalogue. Passengers could wait for a tram among patterned pillows, instead of wooden bench for a week.



**Guide on public transport** - as every year we prepared a publication for students, who come to Poznań for a first time. We explain a tickets system, we provide the most important information on public transport functioning and places where passengers could obtain help.



**We have place for mothers** - the third edition of campaign addressed to parents with small children, aimed at encouraging them to use public transport. During this year's edition we were checking what kind of buggy arrangement in a vehicle is the safest for toddlers



**Track! Look around!** - campaign showing results of violation of road traffic safety by car drivers. Two trams were running through Poznań with suggestive advertisement showing car hammered into tram's side.



**IGKM Promotion Commission** - first time in history 2-days conference treating of promotion and public relation role in public transport projects. Conference was the first event of this kind which met with wide audience interest.



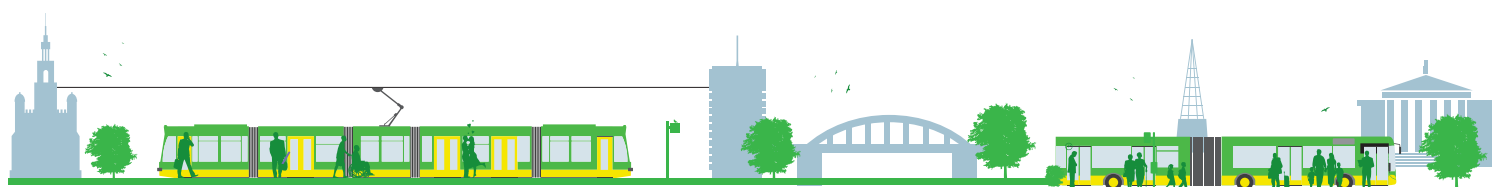
**City Book Travels** - statistically every Pole spends approx. 20 min daily in public transport. If he uses this time for reading, he will read approx. 10 books per year. Special controllers appeared at lines and were giving passengers printed fragments of books.



**Have a nice tey** - a sign of kindness on the Kindness Day. We decided to send a positive signal to our passengers, that was why from the very morning we were giving button badges with this slogan and were wishing passers-by a nice day.



**Marry Christmas tram** - it is a tradition that at December weekends Marry Christmas tram departs on Poznań's tracks, which idea is simple - smile on Poznań inhabitants, specially those the youngest.



## Kolejka Parkowa Maltanka i linie turystyczne / Park Railway Maltanka and Tourist Lines

**W**śród malowniczych terenów maltańskich biegnie trasa jednej z ostatnich w Polsce kolei wąskotorowych o szerokości toru 600 mm - Kolejka Parkowa Maltanka.

W sezonie 2011 podróżować nią można było od 16 kwietnia do 2 października. W okresie letnim od 17 kwietnia do 25 września na poznańskich torach kursowały również legendarne autobusy i tramwaje w ramach linii turystycznych 0 i 100. Obsługiwane przez ubranych w historyczne mundury członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, dostarczały wszystkim chętnym wrażeń na pokładach zabytkowych tramwajów N+ND, 102N i 105N oraz czerwonego, czterokołowego „ogórka”. Trasy poprowadzone były, jak co roku, najciekawszymi zakątkami miasta, a podczas przejazdu posłuchać można opowieści na temat mijanych obiektów.

Kolejka Parkowa Maltanka i linie turystyczne na stałe wpisały się w krajobraz stolicy Wielkopolski - stając się atrakcją dla turystów, a także miejscem spędzania wolnego czasu dla mieszkańców Poznania i ich rodzin.

Warto zauważyć, iż w roku 2011 odnotowano znaczący wzrost frekwencji na liniach turystycznych i Maltance. Nie bez znaczenia jest również spory oddźwięk mediów, które w ten sposób kreują pozytywny i przyjazny wizerunek firmy.

In the picturesque areas around Malta Lake, a route of one of the last narrow-gauge trains, the park railway Maltanka.

In 2011 season, it was possible to travel by it from 16 April to 2 October. In the summer season from 17 April to 25 September, historical tourist tram lines 0 and 100 were running along the tracks of Poznań. Operated by members of the Railway Vehicle Enthusiasts Club dressed in historical uniforms, they provided those onboard historical trams N+ND, 102N and 105N as well as the red, four-wheeled 'cucumber' with unforgettable impressions. As every year, the routes were planned out through the most interesting corners of the City, and passengers had the possibility to listen to captivating stories about buildings passed on the way during the ride.

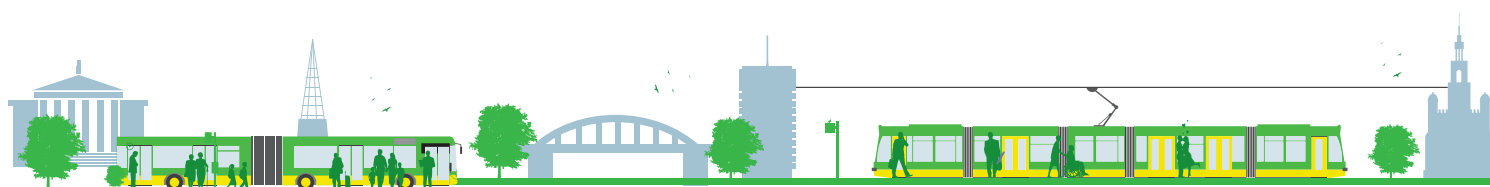
The Park Railway Maltanka as well as tourist lines have become an inherent part of the scenery of the capital of Wielkopolska, becoming an attraction for tourists as well as a place where Poznań dwellers and their families spend their free time.

It is worth to notice that in 2011 a large increase in attendance in tourist lines and Maltanka were observed. Wide response in media played a significant role, by creating positive and friendly image of the Company.



**Czy  
wiesz  
że...?**

*...wcześniej pojazdy miały barwy kremowo-zielone, od 1995 roku zaczęto je malować na jasnozielono, z żółtym pasem u dołu i żółtymi drzwiami.*









## Zasoby rzeczowe /

## Propriety

**R**ealizacja zadań inwestycyjnych w 2011 roku ukształtowała się na poziomie 95,56% w stosunku do przyjętego planu. Odchylenia od planu, w odniesieniu do istotnych grup zadań inwestycyjnych przedstawiają się następująco:

- Budowa i modernizacje zajezdni - największe zadanie to budowa nowej zajezdni tramwajowej na Franowie, a odchylenie wynika w głównej mierze z opóźnień względem harmonogramu po stronie wykonawcy,
- Tabor tramwajowy - nastąpiło przekroczenie planu z uwagi na następujące okoliczności: pierwotny plan zakładał odbiór 28 sztuk tramwajów Tramino w 2011 r. ale w związku z początkowymi opóźnieniami w dostawie pierwszych sztuk skorygowano plan na 18 szt, jednakże po początkowych opóźnieniach w końcówce roku nastąpiło zintensyfikowanie dostaw i w efekcie odebrano 23 sztuki,
- Informatyka - niższa realizacja zadań inwestycyjnych wynika z późniejszego terminu pełnego odbioru ZSI w stosunku do pierwotnie zakładanego.

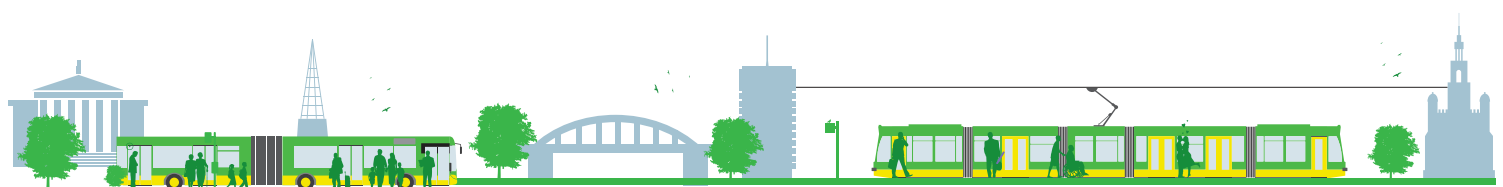
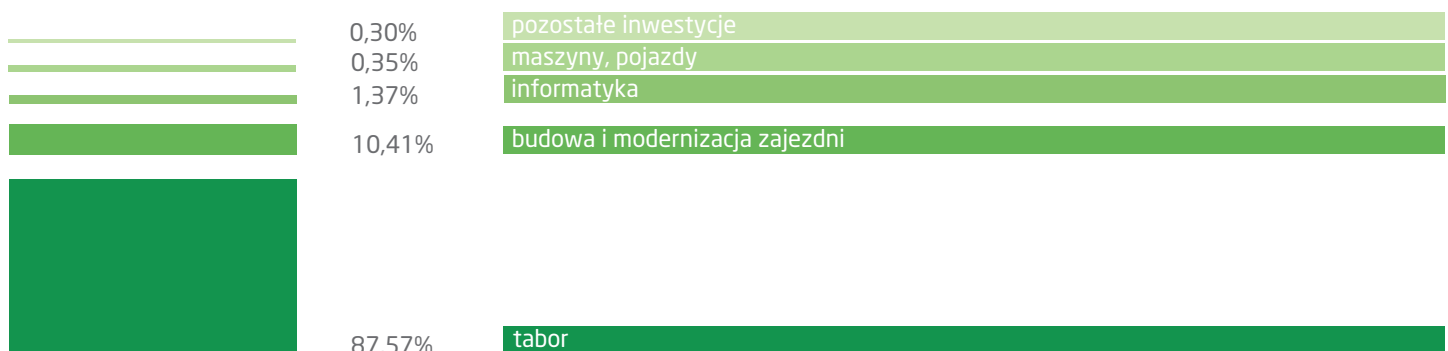
**E**xecution of investment tasks in 2011 reached the level of 95,56% in comparison to accepted plan. Deflection in comparison to the plan, in the context of main groups of investment tasks are as follows:

- Building and modernization of depots - the biggest project was the building of Franowo depot, deflection occurred mainly because of delays in contractor's schedule,
- Rolling stock - plan was exceeded because of the following circumstances: initial plan assumed receipt of 28 Tramino trams in 2011, but due to delays in supply of first couple of trams, schedule was adjusted to 18, although at the end of the year supplies became more intensive and finally 23 trams were taken,
- Information Technologies - decreased execution of investment tasks is due to later than initially expected date of final acceptance of ERP system

Tabela 6. Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2011 roku  
Table 6. Realization of expenditures on fixed assets under construction in 2011

| LP | NAZWA ZADANIA                  | PLAN 2011      | 2011           | % WYKONANIA |
|----|--------------------------------|----------------|----------------|-------------|
| 1  | budowa i modernizacja zajezdni | 59 264 780,00  | 28 611 291,09  | 48,28%      |
| 2  | tabor autobusowy               | 56 892 191,00  | 56 859 298,23  | 99,94%      |
| 3  | tabor tramwajowy               | 163 276 490,00 | 183 879 854,32 | 112,62%     |
| 4  | zakup maszyn i pojazdów        | 1 144 000,00   | 974 735,50     | 85,20%      |
| 5  | informatyka                    | 5 520 000,00   | 3 768 675,80   | 68,27%      |
| 6  | pozostałe inwestycje           | 1 600 000,00   | 815 953,00     | 51,00%      |
| 7  | NAKLADY OGÓŁEM                 | 287 697 461,00 | 274 909 807,94 | 95,56%      |

Wykres 1. Struktura nakładów na środki trwałe w budowie w 2011 roku  
Chart 1. Structure of expenditures on fixed assets under construction in 2011



**N**a aktywa finansowe na dzień 31.12.2011 r. składają się:

- należności krótkoterminowe: 33 030 149,02zł,
- środki pieniężne i inne aktywa pieniężne: 66 327 272,07zł.

Do zobowiązań finansowych MPK POZNAŃ Sp. z o.o. na 31.12.2011 r. należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: 93 199 088,45zł,
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług w kwocie 12 939 349,54zł,
- pozostałe zobowiązania: 134 029 964,52zł.

Głównymi rodzajami ryzyka, na które narażona jest Spółka są: ryzyko zmiany cen towarów i usług oraz ryzyko zmiany stopy procentowej

Dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej posłużono się:

1. rachunkiem zysków i strat za okres 1.01.-31.12.2011 r.
2. bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2011,
3. zestawieniem najważniejszych wskaźników ekonomicznych.

Wszystkie prezentowane wskaźniki, zostały przedstawione w postaci liczbowej. Dane, które zastosowano przy obliczaniu wskaźników mają swoje odzwierciedlenie w pozycjach bilansowych prezentowanych w tabeli 7 i 8. Niektóre z pozycji bilansowych zostały uśrednione zgodnie z założeniami analizy finansowej. Przedstawione zestawienia wskaźników i ich interpretacja merytoryczna, pozwalają uwidocznic zmiany, które miały istotny wpływ na prowadzoną działalność.

Wskaźnik rentowności działalności operacyjnej, będący stosunkiem procentowym zysku operacyjnego do podstawowych i pozostałych przychodów z działalności operacyjnej, ukształtował się na poziomie 4,07%. Jego wzrost świadczy o większej efektywności działalności operacyjnej Spółki w stosunku do roku poprzedniego.

Rentowność brutto sprzedaży w 2011 r. wyniosła minus 0,38%, w związku z poniesioną stratą na sprzedaży. Pozostałe wskaźniki zawarte w tabeli nr 19 ukształtowały się na dodatnim poziomie, z uwagi na dodatni wynik finansowy na poziomie netto.

Jak wynika z przeprowadzonej analizy w 2011 roku ogólna płynność finansowa Spółki wykazała spadek (z 0,90 na 0,87). Świadczy to o gorszym poziomie pokrycia zobowiązań bieżących aktywami obrotowymi. Wskaźnik szybkiej płynności uległ zwiększeniu z 0,69 na 0,8. Podobna sytuacja kształtowała się w zakresie płynności gotówkowej (pieniężnej). Wskaźnik wzrósł z 0,25 do 0,36.

W okresie porównawczym wskaźnik rotacji majątku zmalał z 0,60 do 0,42. Zmniejszeniu uległ również wskaźnik rotacji aktywów trwałych. Należy nadmienić, iż wskaźnik rotacji aktywów obrotowych uległ zmniejszeniu z 8,00 na 2,74.

**A**s for 31.12.2011 financial assets consist of:

- - short-term receivables: 33 030 149,02 PLN
- - cash and other pecuniary assets: 66 327 272,07 PLN.

As for 31.12.2011 financial liabilities of MPK Poznań Sp. z o.o. consist of:

- long-term liabilities to other entities: 93 199 088,45 PLN
- trade liabilities in amount of 12 939 349,54 PLN
- other liabilities: 134 029 964,52 PLN.

Main types of risk for which the Company is vulnerable are: the risk of changes in price of goods and services as well as the interest rate change risk.

For property and financial situation estimation following were used:

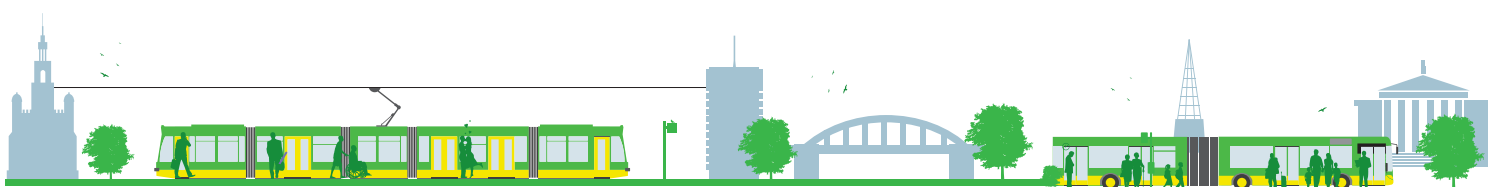
1. Profit and loss statement for period between 1.01 - 31.12.2011.
2. Balance sheet prepared as for 31.12.2011.
3. Specification of the most important economic indicators.

All of presented indicators, were shown as a numerical data. All information, adopted in indicators calculations reflects items in balance sheet presented in tables 7 and 8. Some of data from balance sheet was averaged according to financial analysis assumptions. Presented indicators specification together with their methodological interpretation, allow to assess changes, which had a relevant influence on carried out activity.

Profitability of operating activities index, which is percentage relation of profit on operating activities to operating income, amounted to 4,07%. Its increase is an evidence of higher operating effectiveness of the Company in comparison to preceding year. Gross profit margin in 2011 amounted to -0,38% what was caused by loss on sales. Other indexes shown in table 19 were positive, what was caused by a positive net profit.

According to conducted analysis in 2011 current ratio of the Company showed a decrease from 0,90 to 0,87. It is an evidence of worse coverage of short-term liabilities with current assets. Quick ratio increased from 0,69 to 0,80. Similar situation could be assessed in the context of super quick ratio, which grew from 0,25 to 0,36.

In compared period, total assets turnover ratio decreased from 0,60 to 0,42. Fixed assets turnover ratio decreased as well. There is a need to say that current assets turnover ratio decreased from 8 to 2,74. The level of receivables turnover ratio deteriorated from 1 to 2 days in 2011.







Poziom wskaźnika rotacji zapasów uległ zmniejszeniu z 13 do 12 dni w 2011 roku, a wskaźnik rotacji należności pogorszył się z 1 na 2 dni w 2011 roku.

Wskaźnik ogólnego zadłużenia wzrósł o 17,15 punktu procentowego i osiągnął wielkość 28,99%, pozostając na bezpiecznym poziomie.

Pozostałe wskaźniki finansowania działalności ukształtowały się w wypracowanych i zaakceptowanych standardach. Spółka osiągnęła nieznacznie gorszy stopień finansowania majątku kapitałem własnym 0,64 oraz kapitałem stałym 0,78 w porównaniu z 2010 rokiem.

W analizowanym okresie, w związku z finansowaniem kapitałem obcym zadań inwestycyjnych, znaczącej zmianie uległa relacja kapitałów obcych do kapitałów własnych.

Debt ratio increased by 17,15 percentage points and reached the level of 28,99% but is still on the safe level.

Other financing of activity ratios were appropriate and reached accepted standards. The company had slightly worse equity to assets 0,64 and fixed capital to assets ratios in comparison to 2011.

Tabela 7. Rachunek zysków i strat (w zł)

Table 7. Profit and loss statement

| LP | WYSZCZEGÓLNIENIE  | 2010        | 2011        | RÓŻNICA<br>(2011-2010) |
|----|---|-------------|-------------|------------------------|
| 1  | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi          | 334 934 556 | 343 961 240 | 9 026 685              |
| 2  | koszty działalności operacyjnej                         | 330 995 131 | 345 251 232 | 14 256 101             |
| 3  | zysk/strata ze sprzedaży (1-2)                          | 3 939 425   | -1 289 991  | -5 229 416             |
| 4  | pozostałe przychody operacyjne                          | 17 382 680  | 25 660 332  | 8 227 652              |
| 5  | pozostałe koszty operacyjne                             | 10 129 383  | 9 329 660   | -799 723               |
| 6  | zysk/strata na działalności operacyjnej (3+4-5)         | 11 192 722  | 15 040 682  | 3 847 959              |
| 7  | przychody finansowe                                     | 240 169     | 1 570 773   | 1 330 604              |
| 8  | koszty finansowe  | 558 547     | 338 453     | -220 094               |
| 9  | zysk/strata brutto na działalności gospodarczej (6+7-8) | 10 874 345  | 16 273 001  | 5 398 657              |
| 10 | zyski nadzwyczajne                                      | 0           | 0           | 0                      |
| 11 | straty nadzwyczajne                                     | 0           | 0           | 0                      |
| 12 | zysk/strata brutto (9+10-11)                            | 10 874 345  | 16 273 001  | 5 398 657              |
| 13 | podatek dochodowy                                       | 2 534 988   | 3 793 180   | 1 258 192              |
| 14 | zysk/strata netto (12-13)                               | 8 339 357   | 12 479 821  | 4 140 465              |

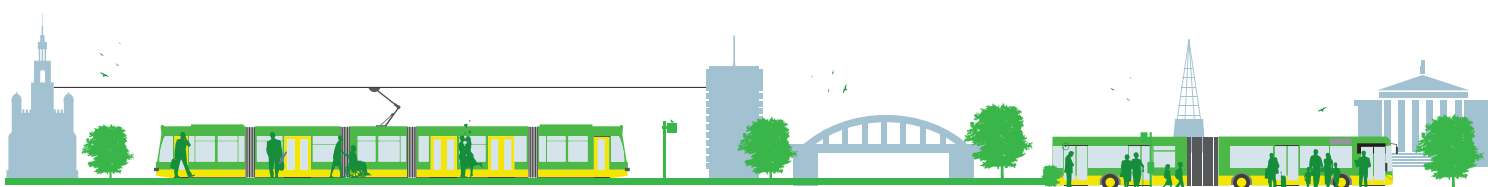




Tabela 8. Bilans uproszczony (w zł)  
Table 8. Simplified balance sheet (in PLN)

| WYSZCZEGÓLNIENIE   | 2010        | 2011        | DYNAMIKA (%) |
|--|-------------|-------------|--------------|
| <b>A. Aktywa trwałe</b>                                      | 520 710 120 | 702 882 296 | 134,99       |
| I. wartości niematerialne i prawne                           | 186 371     | 180 342     | 96,77        |
| II. rzeczowe aktywa trwałe                                   | 503 578 268 | 701 769 541 | 139,36       |
| III. należności długoterminowe                               | 0           | 0           | 0,00         |
| IV. inwestycje długoterminowe                                | 14 423 387  | 0           | 0,00         |
| V. długoterminowe rozliczenia międzyokresowe                 | 2 522 095   | 932 413     | 36,97        |
| <b>B. Aktywa obrotowe</b>                                    | 41 890 753  | 125 499 872 | 299,59       |
| I. zapasy  | 9 910 248   | 9 990 188   | 100,81       |
| II. należności krótkoterminowe                               | 7 547 930   | 33 030 149  | 437,61       |
| III. inwestycje krótkoterminowe                              | 11 809 093  | 66 327 272  | 561,66       |
| IV. krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe               | 12 623 481  | 16 152 263  | 127,95       |
| <b>AKTYWA RAZEM</b>  | 562 600 873 | 828 382 168 | 147,24       |
| <b>A. Kapitał (fundusz) własny</b>                           | 439 917 764 | 452 397 586 | 102,84       |
| I. kapitał (fundusz) podstawowy                              | 396 101 000 | 396 101 000 | 100,00       |
| II. należne wpłaty na kapitał podstawowy (wielkość ujemna)   | 0           | 0           | 0,00         |
| III. udziały (akcje) własne (wielkość ujemna)                | 0           | 0           | 0,00         |
| IV. kapitał (fundusz) zapasowy                               | 33 936 194  | 42 275 551  | 124,57       |
| V. kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny                   | 1 541 214   | 1 541 214   | 100,00       |
| VI. pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe                  | 0           | 0           | 0,00         |
| VII. zysk/strata z lat ubiegłych                             | 0           | 0           | 0,00         |
| VIII. zysk/strata netto                                      | 8 339 357   | 12 479 821  | 149,65       |
| IX. odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna) | 0           | 0           | 0,00         |
| <b>B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania</b>             | 122 683 109 | 375 984 582 | 306,47       |
| I. rezerwy na zobowiązania                                   | 32 815 273  | 33 358 416  | 101,66       |
| II. zobowiązania długoterminowe                              | 19 947 229  | 93 199 088  | 467,23       |
| III. zobowiązania krótkoterminowe                            | 46 669 974  | 146 969 314 | 314,91       |
| IV. rozliczenia międzyokresowe                               | 23 250 633  | 102 457 764 | 440,67       |
| <b>PASYWA RAZEM</b>  | 562 600 873 | 828 382 168 | 147,24       |

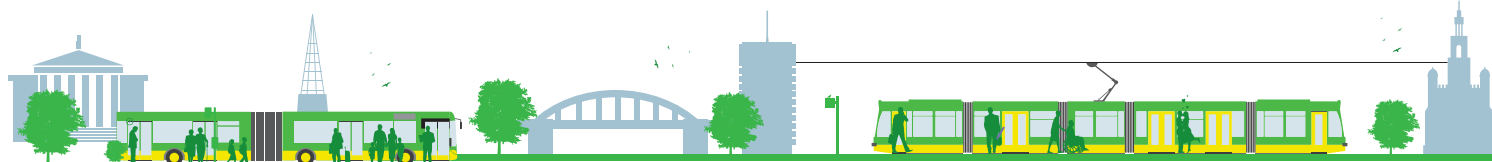




Tabela 9. Wskaźniki rentowności

Table 9. Profitability indexes

| WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI               |  |                  |       |        |
|-------------------------------------|--|------------------|-------|--------|
| WYSZCZEGÓLNIENIE                    | FORMUŁA OBLICZENIOWA   | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2010  | 2011   |
| Rentowność działalności operacyjnej | wynik na działalności operacyjnej *100<br>przychody działalności operacyjnej   | max              | 3,18% | 4,07%  |
| Rentowność brutto sprzedaży         | wynik na sprzedaży *100<br>przychody netto ze sprzedaży produktów i towarów    | max              | 1,18% | -0,38% |
| Rentowność netto sprzedaży          | wynik finansowy netto *100<br>przychody netto ze sprzedaży produktów i towarów | max              | 2,50% | 3,68%  |
| Rentowność majątku ogółem (ROA)     | wynik finansowy netto *100<br>średnioroczny stan aktywów ogółem                | max              | 1,50% | 1,79%  |
| Rentowność kapitałów własnych (ROE) | wynik finansowy netto *100<br>średnioroczny stan kapitału własnego             | max              | 1,91% | 2,80%  |

Tabela 10. Wskaźniki płynności

Table 10. Liquidity ratios

| WSKAŹNIKI PŁYNNOŚCI                   |  |                  |      |      |
|---------------------------------------|--|------------------|------|------|
| WYSZCZEGÓLNIENIE                      | FORMUŁA OBLICZENIOWA   | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2010 | 2011 |
| ogólnej płynności finansowej (I)      | aktywa obrotowe<br>zobowiązania krótkoterminowe                          | 1,2-2            | 0,90 | 0,87 |
| Szybkiej płynności finansowej (II)    | aktywa obrotowe-zapasy<br>zobowiązania krótkoterminowe                   | 1-1,2            | 0,69 | 0,80 |
| Pieniężnej płynności finansowej (III) | środki pieniężne i inne aktywa pieniężne<br>zobowiązania krótkoterminowe | 1-1,5            | 0,25 | 0,36 |

Tabela 11. Wskaźniki efektywności działania

Table 11. Performance indicators

| WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA                      |   |                  |      |      |
|---|---|------------------|------|------|
| WYSZCZEGÓLNIENIE                                      | FORMUŁA OBLICZENIOWA  | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2010 | 2011 |
| Rotacji majątku ogółem                                | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi<br>aktywa ogółem   | max              | 0,60 | 0,42 |
| Rotacji aktywów trwałych                              | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi<br>aktywa trwałe   | max              | 0,64 | 0,49 |
| Rotacji aktywów obrotowych                            | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi<br>aktywa obrotowe   | max              | 8,00 | 2,74 |
| Rotacji zapasów (w dniach)                            | przeciętny stan zapasów*365<br>koszty działalności operacyjnej - amortyzacja                              | min              | 13   | 12   |
| Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach) | przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług*365<br>przychód netto ze sprzedaży produktów i towarów | min              | 1    | 2    |

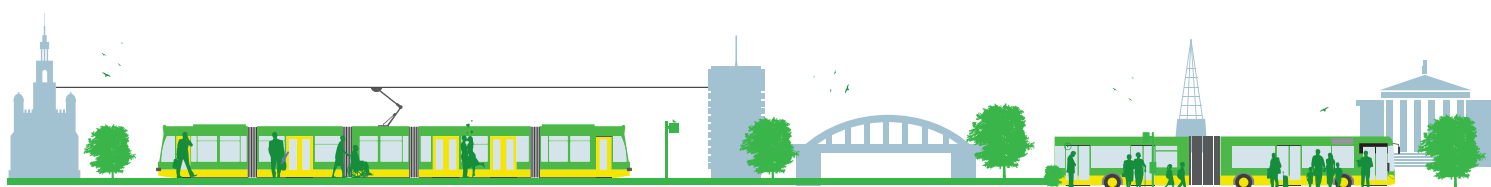


Tabela 12. Wskaźniki finansowania działalności

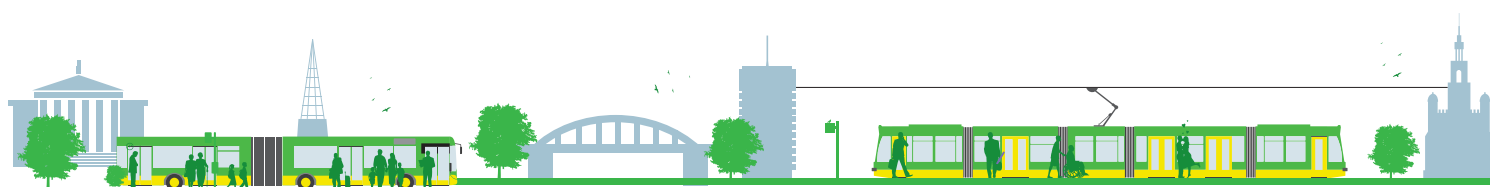
Table 12. Financing of activity ratios

| WYSZCZEGÓLNIENIE                            | WSKAŹNIKI FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI  |                  |       |       |
|---|--|------------------|-------|-------|
|   | FORMUŁA OBLICZENIOWA   | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2010  | 2011  |
| Ogólnego zadłużenia                         | $\frac{\text{zobowiązania ogółem} * 100}{\text{aktywa ogółem}}$                                    | 30%-50%          | 11,84 | 28,99 |
| Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym | $\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa trwałe}}$   | min. 1,0         | 0,84  | 0,64  |
| Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym  | $\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$          | min. 1,0         | 0,88  | 0,78  |
| Relacja kapitałów                           | $\frac{\text{kapitały obce}}{\text{kapitały własne}}$  | <1               | 0,20  | 0,76  |
| Trwałości struktury finansowania            | $\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobow. długoter.} + \text{rezerwy długoter.}}{\text{aktywa}}$ | max              | 0,85  | 0,68  |



**Czy  
wiesz  
że...?**

...w 1890 roku pojazdy przewiozły 1,448 mln, w 1950 – 120 mln pasażerów, w 1960 – 222 mln, w 1970 – 320 mln, w 1982 pobito swoisty rekord – 471 mln pasażerów.



## Opinia biegłego rewidenta /

## Chartered Accountant Opinion

**D**la Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o., 60-244 Poznań, ul. Głogowska 131/133

I. Przeprowadziliśmy badanie załączonego sprawozdania finansowego za rok 2011 Spółki Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu ul. Głogowska 131/133, na które składa się:

- 1) wprowadzenie do sprawozdania finansowego,
- 2) bilans sporządzony na dzień 31.12.2011 r., który po stronie aktywów i pasywów wykazuje sumę 828.382.167,79 zł
- 3) rachunek zysków i strat za rok obrotowy od 01.01.2011 r. do 31.12.2011 r. zamykający się zyskiem netto w wysokości 12.479.821,39 zł
- 4) zestawienie zmian w kapitale własnym za rok obrotowy od 01.01.2011 r. do 31.12.2011 r. wykazujące zwiększenie kapitału własnego o kwotę 12.479.821,39 zł
- 5) rachunek przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 01.01.2011 r. do 31.12.2011 r. wykazujący zwiększenie stanu środków pieniężnych na kwotę 40.094.791,86 zł
- 6) dodatkowe informacje i objaśnienia.

Za sporządzenie, zgodnego z obowiązującymi przepisami, sprawozdania finansowego oraz sprawozdania z działalności jednostki odpowiedzialny jest Zarząd Spółki. Zarząd Spółki oraz Członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w ustawie z dnia 29 września 1994 roku o rachunkowości (Dz. U. z 2009 roku Nr 152, poz. 1223, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o rachunkowości”.

Naszym zadaniem było zbadanie i wyrażenie opinii o zgodności tego sprawozdania z wymagającymi zastosowania zasadami (polityka) rachunkowości oraz czy rzetelnie i jasno przedstawia ono, we wszystkich istotnych aspektach, sytuację majątkową i finansową, jak też wynik finansowy jednostki oraz o prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia.

II. Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień:

- 1) rozdziału 7 ustawy o rachunkowości
- 2) ustawy z dnia 15 września 2000 r. – Kodeks spółek handlowych (Dz. U. nr 94, poz. 1037 z późn. zm.),
- 3) krajowych standardów rewizji finansowej, wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów w Polsce.

**F**or the Associates Assembly and the Supervisory Board

of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o., 60-244 Poznań, ul. Głogowska 131/133

I. We have conducted the examination of the attached financial report of MPK Poznań Sp. z o.o., based in Poznań, Głogowska Street 131/133. It consists of:

- 1) introduction to the financial report,
- 2) balance sheet as on 31.12.2011, which presents the total balance of assets and liabilities at the amount of 828 382 167,79 zł.,
- 3) profit and loss account in the financial year from 01.01.2011 to 31.12.2011, which presents net profit at the amount of 12 479 821,39 zł.,
- 4) statement of changes in equity in the financial year from 01.01.2011 to 31.12.2011, which presents an increase of equity by the amount of 12 479 821,39 zł.,
- 5) cash flow statement in the financial year from 01.12.2011 to 31.12.2011, which presents a increase of cash position by the amount of 40 094 791,86 zł.,
- 6) additional information and commentaries.

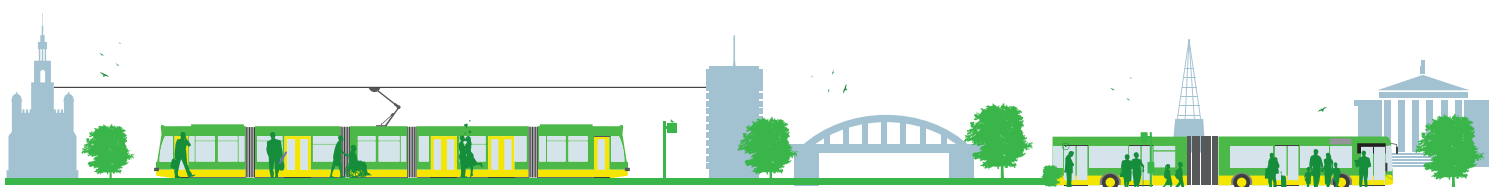
The responsibility for the creation of the financial report in compliance with the existing law as well as the report on the company's activity bears the Managing Board.

The Managing Board and the members of the Supervisory Board are obliged to make sure that the financial report and the report of the company's activity satisfy the requirements provided for in the Accountancy Act from 29 September, 1994 (consolidation, Journal of Laws from 2009, No. 152, item 1223 as amended), henceforth named the Accountancy Act.

Our task was to examine and give an opinion about the financial report with respect to the compliance with the employed accounting principles (policy), accuracy and transparency of the presentation of the material and financial situation, and financial gains of the company, as well as an accurate preparation of the financial report on the basis of the maintained accounts.

II. We have conducted an examination of the financial report in accordance with:

- 1) chapter 7 of the Accountancy Act,
- 2) the Code of Commercial Companies Act (consolidation, Journal of Laws No. 94, item 1037 as amended) from 15th September 2000,
- 3) the national standards of financial auditing issued by the National Council of Statutory Auditors.







Badanie sprawozdania finansowego zaplanowaliśmy i przeprowadziliśmy w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, pozwalającą na wyrażenie opinii o tym sprawozdaniu. W szczególności badanie obejmowało sprawdzenie poprawności zastosowanych przez Spółkę zasad (polityki) rachunkowości i znaczących szacunków, sprawdzenie - w przeważającym stopniu w sposób wyrywkowy - dowodów i zapisów księgowych, z których wynikają liczby i informacje zawarte w sprawozdaniu finansowym, jak i całościową ocenę sprawozdania finansowego.

Uważamy, że badanie dostarczyło wystarczającej podstawy do wyrażenia o nim miarodajnej opinii.

III. Naszym zdaniem, zbadane sprawozdanie finansowe, we wszystkich istotnych aspektach:

- przedstawia rzetelnie i jasno wszystkie informacje istotne dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej badanej Spółki na dzień 31.12.2011 r., jak też jej wyniku finansowego za rok obrotowy od 01.01.2011 r. do 31.12.2011 r.,
- sporządzone zostało, zgodnie z wymagającymi zastosowania zasadami (polityką) rachunkowości oraz na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych,
- jest zgodne z wpływającymi na treść sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami statutu Spółki.

IV. Sprawozdanie z działalności Spółki jest kompletne w rozumieniu art. 49 ust. 2 ustawy o rachunkowości, a zawarte w nim informacje, pochodzące ze zbadanego sprawozdania finansowego, są z nim zgodne.

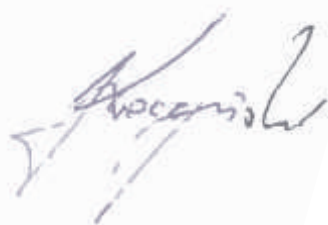
We prepared and carried out the examination of the financial report in a way that allowed gaining reasonable certainty to give an opinion about the report. In particular, the examination consisted of checking the accuracy of the accounting principles (policy) employed by the company and significant estimates; the examination, in great measure at random, of accounting evidence and entries which served as the basis for the presentation of the figures and information included in the financial report, as well as making a comprehensive appraisal of the financial report.

We believe that the examination of the financial report conducted in the following way provided enough information to present a reliable opinion about it.

III. In our opinion, the examined financial report in all relevant aspects:

- accurately and transparently presents all the information relevant to the examination of material and financial situation of the examined company as on 31.12.2011, as well as its financial gains in the financial year from 01.01.2011 to 31.12.2011,
- was prepared, in all its aspects, in compliance with the above-mentioned accounting principles (policy) and on the basis of properly maintained accounts,
- is in compliance, in all its aspects, with the law and clauses of articles of associations, which influence the content of the financial report.

IV. The report of the company's activity is complete as defined by article 49 of the Accountancy Act, and the information coming from the examined financial report contained in it is true.



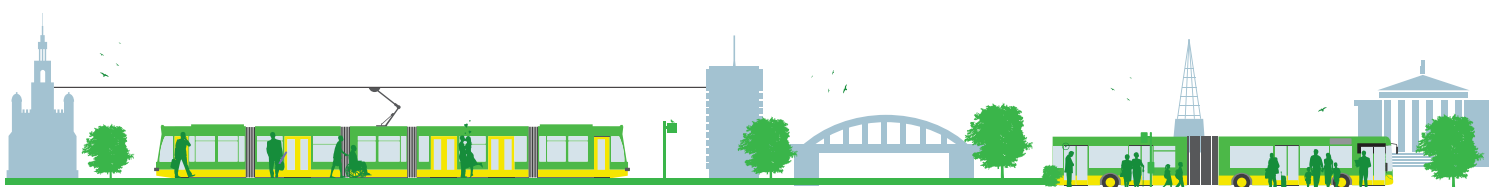
Kluczowy Biegły rewident  
Jakub Kaczyński  
Nr ewid. 11138



WIEŚLAW SKOWRONEK  
Czesław Skowronek  
biegły rewident nr legit. 6609

PTE-PROFIT Sp. z o.o.  
ul. Rakowiecka 41 lok. 28  
02-521 Warszawa  
Reg. 010100900. NIP 521-008-89-95

Warszawa, 26 marca 2012 r.







# APPENDIX (TABLES AND CHARTS IN ENGLISH)

Tabela 1. Średnioroczne zatrudnienie w latach 2010-2011 (w etatach)

Table 1. Average annual level of employment in 2010-2011 (permanent posts)

| SPECIFICATION                          | 2010 | 2011 | DYNAMICS (%) | STRUCTURE 2011(%) |
|--|------|------|--------------|-------------------|
| bus drivers                            | 828  | 813  | 98,19%       | 31,37%            |
| tram drivers                           | 526  | 518  | 98,44%       | 19,98%            |
| transit personnel                      | 134  | 134  | 100,00%      | 5,17%             |
| technical maintenace personnel         | 795  | 783  | 98,53%       | 30,22%            |
| administrative and technical personnel | 270  | 268  | 99,23%       | 10,34%            |
| management                             | 75   | 76   | 100,97%      | 2,92%             |
| all                                    | 2628 | 2592 | 98,62%       | 100,00%           |

Tabela 2. Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg wieku (stan na dzień 31 grudnia)

Table 2. Number of people employed in the company according to age (as on 31.12.2011)

| LP  | EMPLOYEES GROUPS ACCORDING TO AGE | NUMBER OF PEOPLE EMPLOYED |      |           |
|-----|-----------------------------------|---------------------------|------|-----------|
|     |                                   | 2010                      | 2011 | STRUCTURE |
| 1   | 20-25                             | 43                        | 50   | 1,86%     |
| 2   | 26-30                             | 185                       | 186  | 6,94%     |
| 3   | 31-35                             | 216                       | 214  | 7,98%     |
| 4   | 36-40                             | 282                       | 286  | 10,66%    |
| 5   | 41-45                             | 391                       | 393  | 14,65%    |
| 6   | 46-50                             | 423                       | 427  | 15,92%    |
| 7   | 51-55                             | 560                       | 545  | 20,32%    |
| 8   | 56-60                             | 500                       | 461  | 17,19%    |
| 9   | 61-65                             | 129                       | 111  | 4,14%     |
| 10  | 66-70                             | 13                        | 9    | 0,34%     |
| ALL |                                   | 2742                      | 2682 | 100,00%   |

Tabela 3. Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg stażu (stan na dzień 31 grudnia)

Table 3. Number of people employed according to seniority (as on 31.12.2011)

| LP     | EMPLOYEES GROUPS ACCORDING TO SENIORITY | NUMBER OF PEOPLE EMPLOYED |      |           |
|--------|---|---------------------------|------|-----------|
|        |   | 2010                      | 2011 | STRUCTURE |
| 1      | 0-10                                    | 1106                      | 1129 | 42,10%    |
| 2      | 11-15                                   | 334                       | 317  | 11,82%    |
| 3      | 16-20                                   | 354                       | 336  | 12,53%    |
| 4      | 21-25                                   | 339                       | 328  | 12,23%    |
| 5      | 26-30                                   | 200                       | 195  | 7,27%     |
| 6      | 31-35                                   | 195                       | 181  | 6,75%     |
| 7      | 36-40                                   | 122                       | 115  | 4,29%     |
| 8      | 41-45                                   | 66                        | 59   | 2,20%     |
| 9      | 46-50                                   | 26                        | 22   | 0,82%     |
| OGÓŁEM |   | 2742                      | 2682 | 100,00%   |



Tabela 4. Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Table 4. Exploitation indicators (average in year)

| SPECIFICATION                                    | 2010   | 2011   | DIFFERENCE<br>(2011-2010) |
|--|--------|--------|---------------------------|
| <b>1. Stock-book of vehicles</b> /items/         | 643    | 660    | 17,0                      |
| trams  | 335    | 340    | 5,0                       |
| busses   | 308    | 320    | 12,0                      |
| <b>2. Average usage</b> /items/                  | 525    | 514    | -11,0                     |
| trams  | 265    | 249    | -16,0                     |
| busses   | 260    | 265    | 5,0                       |
| <b>3. Average readiness</b> /items/              | 575    | 573    | -2,0                      |
| trams  | 277    | 270    | -7,0                      |
| busses   | 298    | 303    | 5,0                       |
| <b>4. Usage indicator</b> /%/                    | 81,60  | 77,90  | -3,70                     |
| trams  | 79,10  | 73,20  | -5,90                     |
| busses   | 84,40  | 82,80  | -1,60                     |
| <b>5. Readiness indicator</b> /%/                | 89,40  | 86,80  | -2,60                     |
| trams  | 82,70  | 79,40  | -3,30                     |
| busses   | 96,80  | 94,70  | -2,10                     |
| <b>6. Punctuality indicator from surveys</b> /%/ | 77,20  | 75,15  | -2,05                     |
| trams  | 85,10  | 81,57  | -3,53                     |
| busses   | 74,00  | 72,63  | -1,37                     |
| <b>7. Punctuality indicator accepted by MTA</b>  | 86,80  | 95,09  | 8,29                      |
| trams  | 88,40  | 93,88  | 5,48                      |
| busses   | 85,90  | 95,57  | 9,67                      |
| <b>8. Reliability indicator</b> /%/              | 5,12   | 6,91   | 1,79                      |
| trams  | 3,70   | 7,62   | 3,92                      |
| busses   | 5,70   | 5,11   | -0,59                     |
| <b>9. Transport performance</b> /thousand km/    | 29 924 | 29 344 | -580                      |
| tram transport                                   | 11 381 | 10 810 | -571                      |
| bus transport                                    | 18 288 | 18 534 | 246                       |
| bus transport (suburban)                         | 255    | 0      | -255                      |



Tabela 5. Dane ogólne (stan na koniec roku)  
Table 5. General data (as at the end of the year)

| SPECIFICATION                                    | 31.12.2010 | 31.12.2011 | DYNAMICS (%) |
|--|------------|------------|--------------|
| <b>1. Number of public transport lines</b>       | 94         | 99         | 105,3        |
| a) day lines, including:                         | 72         | 77         | 106,9        |
| trams  | 19         | 19         | 100,0        |
| busses   | 53         | 58         | 109,4        |
| <b>b night lines</b>                             | 22         | 22         | 100,0        |
| trams  | 1          | 1          | 100,0        |
| busses   | 21         | 21         | 100,0        |
| <b>2. Length of public transport lines /km/</b>  | 977,11     | 982,00     | 100,5        |
| a day lines, including:                          | 737,57     | 724,27     | 98,2         |
| trams  | 216,69     | 183,50     | 84,7         |
| busses   | 520,88     | 540,77     | 103,8        |
| <b>b night lines</b>                             | 239,54     | 257,73     | 107,6        |
| trams  | 7,94       | 7,94       | 100,0        |
| busses   | 231,60     | 249,79     | 107,9        |
| <b>3. Length of public transport routes /km/</b> | 357,23     | 357,23     | 100,0        |
| trams  | 65,59      | 65,59      | 100,0        |
| busses   | 291,64     | 291,64     | 100,0        |

Tabela 6. Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2011 roku  
Table 6. Realization of expenditures on fixed assets under construction in 2011

| LP | SPECIFICATION                        | PLAN 2011      | 2011           | % OF EXECUTION |
|----|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|
| 1  | building and modernization of depots | 59 264 780,00  | 28 611 291,09  | 48,28%         |
| 2  | bus fleet                            | 56 892 191,00  | 56 859 298,23  | 99,94%         |
| 3  | rolling stock                        | 163 276 490,00 | 183 879 854,32 | 112,62%        |
| 4  | purchase of machines and vehicles    | 1 144 000,00   | 974 735,50     | 85,20%         |
| 5  | information technology               | 5 520 000,00   | 3 768 675,80   | 68,27%         |
| 6  | other investments                    | 1 600 000,00   | 815 953,00     | 51,00%         |
| 7  | TOTAL EXPENDITURE                    | 287 697 461,00 | 274 909 807,94 | 95,56%         |



Wykres 1. Struktura nakładów na środki trwałe w budowie w 2011 roku

Chart 1. Structure of expenditures on fixed assets under construction in 2011

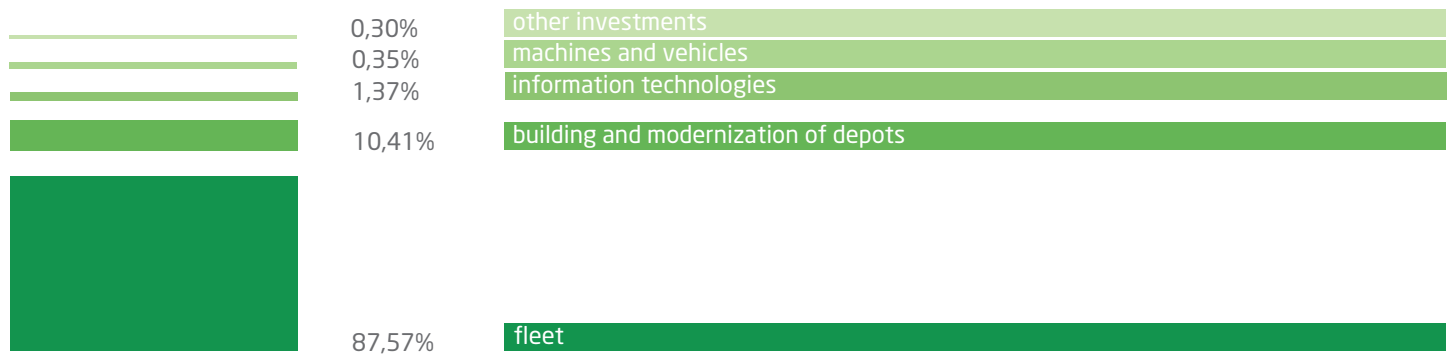


Tabela 7. Rachunek zysków i strat (w zł)

Table 7. Profit and loss statement

| LP | SPECIFICATION                               | 2010        | 2011        | DIFFERENCE<br>(2011-2010) |
|----|---|-------------|-------------|---------------------------|
| 1  | net revenues from sales and equivalent      | 334 934 556 | 343 961 240 | 9 026 685                 |
| 2  | operating expenses                          | 330 995 131 | 345 251 232 | 14 256 101                |
| 3  | profit/loss on sales (1-2)                  | 3 939 425   | -1 289 991  | -5 229 416                |
| 4  | other operating revenues                    | 17 382 680  | 25 660 332  | 8 227 652                 |
| 5  | other operating expenses                    | 10 129 383  | 9 329 660   | -799 723                  |
| 6  | profit/loss on operating activities (3+4-5) | 11 192 722  | 15 040 682  | 3 847 959                 |
| 7  | financial revenues                          | 240 169     | 1 570 773   | 1 330 604                 |
| 8  | financial expenses                          | 558 547     | 338 453     | -220 094                  |
| 9  | profit/loss on business activities (6+7-8)  | 10 874 345  | 16 273 001  | 5 398 657                 |
| 10 | extraordinary gains                         | 0           | 0           | 0                         |
| 11 | extraordinary losses                        | 0           | 0           | 0                         |
| 12 | profit/loss before tax (9+10-11)            | 10 874 345  | 16 273 001  | 5 398 657                 |
| 13 | income tax                                  | 2 534 988   | 3 793 180   | 1 258 192                 |
| 14 | net profit/loss (12-13)                     | 8 339 357   | 12 479 821  | 4 140 465                 |

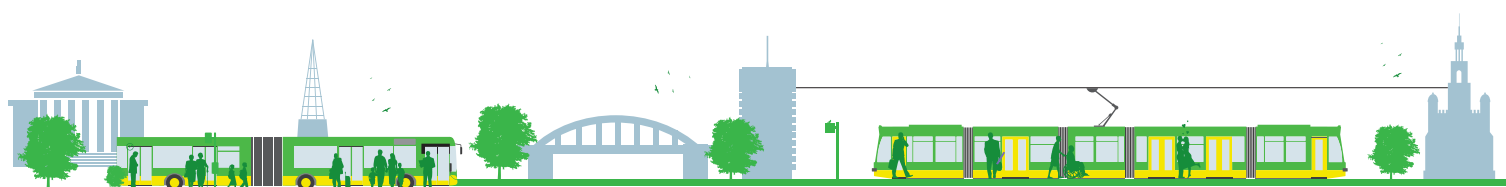


Tabela 8. Bilans uproszczony (w zł)  
Table 8. Simplified balance sheet (in PLN)

| SPECIFICATION  | 2010        | 2011        | DYNAMICS (%) |
|--|-------------|-------------|--------------|
| <b>A. Fixed assets</b>                               | 520 710 120 | 702 882 296 | 134,99       |
| I. intangible assets                                 | 186 371     | 180 342     | 96,77        |
| II. tangible fixed assets                            | 503 578 268 | 701 769 541 | 139,36       |
| III. long-term receivables                           | 0           | 0           | 0,00         |
| IV. long-term investments                            | 14 423 387  | 0           | 0,00         |
| V. long-term prepayments                             | 2 522 095   | 932 413     | 36,97        |
| <b>B. Current assets</b>                             | 41 890 753  | 125 499 872 | 299,59       |
| I. inventory   | 9 910 248   | 9 990 188   | 100,81       |
| II. short-term receivables                           | 7 547 930   | 33 030 149  | 437,61       |
| III. short-term investments                          | 11 809 093  | 66 327 272  | 561,66       |
| IV. short-term prepayments                           | 12 623 481  | 16 152 263  | 127,95       |
| <b>TOTAL ASSETS</b>                                  | 562 600 873 | 828 382 168 | 147,24       |
| <b>A. Equity</b>                                     | 439 917 764 | 452 397 586 | 102,84       |
| I. share capital                                     | 396 101 000 | 396 101 000 | 100,00       |
| II. called up share capital (negative value)         | 0           | 0           | 0,00         |
| III. own shares (negative value)                     | 0           | 0           | 0,00         |
| IV. supplementary capital                            | 33 936 194  | 42 275 551  | 124,57       |
| V. revaluation reserve                               | 1 541 214   | 1 541 214   | 100,00       |
| VI. other reserve capitals                           | 0           | 0           | 0,00         |
| VII. previous year's profit/loss                     | 0           | 0           | 0,00         |
| VIII. net profit/loss                                | 8 339 357   | 12 479 821  | 149,65       |
| IX. revaluation reserve                              | 0           | 0           | 0,00         |
| <b>B. Liabilities and provisions for liabilities</b> | 122 683 109 | 375 984 582 | 306,47       |
| I. provisions for liabilities                        | 32 815 273  | 33 358 416  | 101,66       |
| II. long-term liabilities                            | 19 947 229  | 93 199 088  | 467,23       |
| III. short-term liabilities                          | 46 669 974  | 146 969 314 | 314,91       |
| IV. accruals   | 23 250 633  | 102 457 764 | 440,67       |
| <b>TOTAL LIABILITIES</b>                             | 562 600 873 | 828 382 168 | 147,24       |





Tabela 9. Wskaźniki rentowności  
Table 9. Profitability indexes

| PROFITABILITY RATES                   |   |                |       |        |
|---------------------------------------|---|----------------|-------|--------|
| SPECIFICATION                         | CALCULATING METHOD  | EXPECTED VALUE | 2010  | 2011   |
| Profitability of operating activities | profit/loss on operating activities *100<br>operating income                    | max            | 3,18% | 4,07%  |
| Gross profit margin                   | profit/ loss on sales *100<br>net revenues from sales of products and materials | max            | 1,18% | -0,38% |
| Profit margin                         | net profit *100<br>net revenues from sales of products and materials            | max            | 2,50% | 3,68%  |
| Return on assets (ROA)                | net profit *100<br>total average annual assets balance                          | max            | 1,50% | 1,79%  |
| Return on equity (ROE)                | net profit *100<br>total average annual equity balance                          | max            | 1,91% | 2,80%  |

Tabela 10. Wskaźniki płynności  
Table 10. Liquidity ratios

| LIQUIDITY RATIOS        |   |                |      |      |
|-------------------------|---|----------------|------|------|
| SPECIFICATION           | CALCULATING METHOD  | EXPECTED VALUE | 2010 | 2011 |
| current ratio (I)       | current assets<br>short-term liabilities                  | 1,2-2          | 0,90 | 0,87 |
| quick ratio (II)        | current assets - inventory<br>short-term liabilities      | 1-1,2          | 0,69 | 0,80 |
| super quick ratio (III) | cash and other pecuniary assets<br>short-term liabilities | 1-1,5          | 0,25 | 0,36 |

Tabela 11. Wskaźniki efektywności działania  
Table 11. Performance indicators

| PERFORMANCE INDICATORS         |  |                |      |      |
|--------------------------------|--|----------------|------|------|
| SPECIFICATION                  | CALCULATING METHOD   | EXPECTED VALUE | 2010 | 2011 |
| Total assets turnover          | net revenues from sales and equivalent<br>total assets                       | max            | 0,60 | 0,42 |
| Fixed assets turnover          | net revenues from sales and equivalent<br>fixed assets                       | max            | 0,64 | 0,49 |
| current assets turnover        | net revenues from sales and equivalent<br>current assets                     | max            | 8,00 | 2,74 |
| Inventory turnover (in days)   | average inventory*365<br>operating activity expenses - amortization          | min            | 13   | 12   |
| Receivables turnover (in days) | average receivables*365<br>net revenues from sales of products and materials | min            | 1    | 2    |

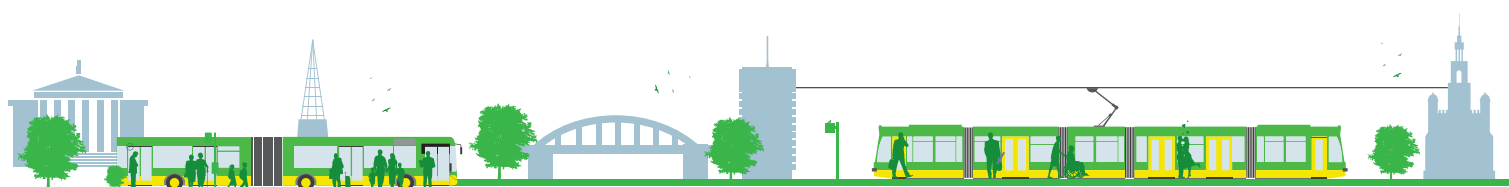
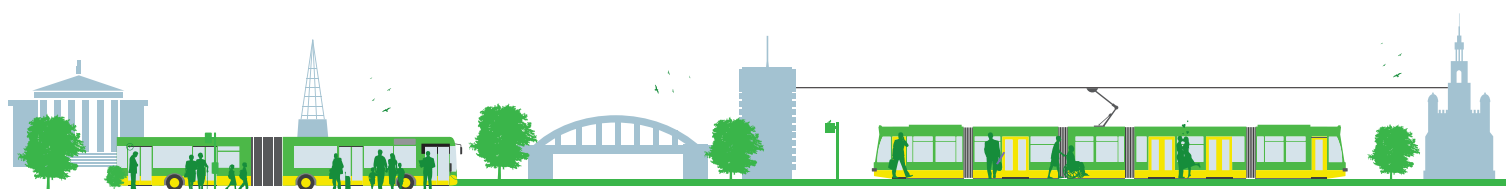


Tabela 12. Wskaźniki finansowania działalności

Table 12. Financing of activity ratios

| FINANCING OF ACTIVITY RATIOS        |  |                |       |       |
|-------------------------------------|--|----------------|-------|-------|
| SPECIFICATION                       | CALCULATING METHOD   | EXPECTED VALUE | 2010  | 2011  |
| Debt ratio                          | $\frac{\text{total liabilities}}{\text{total assets}} * 100$                                     | 30%-50%        | 11,84 | 28,99 |
| Equity to fixed assets ratio        | $\frac{\text{equity}}{\text{fixed assets}}$  | min. 1,0       | 0,84  | 0,64  |
| Fixed capital to fixed assets ratio | $\frac{\text{equity} + \text{long-term liabilities}}{\text{fixed assets}}$                       | min. 1,0       | 0,88  | 0,78  |
| Outside capital to equity ratio     | $\frac{\text{outside capital}}{\text{equity}}$   | <1             | 0,20  | 0,76  |
| sustainability of financing         | $\frac{\text{equity} + \text{long-term liabilities} + \text{long-term reserves}}{\text{assets}}$ | max            | 0,85  | 0,68  |



**Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne  
w Poznaniu Spółka z o.o.**

ul. Głogowska 131/133 , 60-244 Poznań  
tel. (61) 839-60-00 / fax (61) 839-60-09  
sekretariat@mpk.poznan.pl  
www.mpk.poznan.pl

