



2014

raport roczny



spis treści:

| | |
|----|---|
| 4 | Działalność spółki |
| 5 | Władze spółki |
| 6 | Misja i wizja firmy |
| 8 | Ochrona środowiska |
| 12 | Pracownicy |
| 14 | Przewozy |
| 16 | Układ komunikacyjny i tabor |
| 19 | Struktura organizacyjna |
| 21 | Sprzedaż |
| 22 | Środki trwałe |
| 23 | Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-finansowa Spółki |
| 27 | Rozwój i inwestycje |
| 29 | Perspektywy rozwoju działalności Spółki |
| 32 | Działania promocyjne Spółki |
| 36 | Pamięć o przeszłości |
| 37 | Romanse z muzą |
| 38 | Strona internetowa, media społecznościowe |
| 39 | Opinia niezależnego biegłego rewidenta |





Działalność spółki

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 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.



Władze Spółki



Władzami Spółki są:

- Zgromadzenie Wspólników,
- Rada Nadzorcza,
- Zarząd Spółki.

Zgromadzenie Wspólników:

Funkcję Zgromadzenia Wspólników sprawuje jednoosobowo Prezydent Miasta Poznania.



Rada Nadzorcza:

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

Skład Rady Nadzorczej w 2014 roku:

1. Jan Grabkowski – Przewodniczący Rady,
2. Sławomir Stelmasiak – Zastępca Przewodniczącego Rady,
3. Ewa Koczorowska – Sekretarz Rady,
4. Mirosław Kruszyński,
5. Henryk Kuligowski,
6. Eryk Kosiński (do 17.03.2014),
7. Stefan Antkowiak (od 26.03.2014).

Przedstawiciele załogi:

1. Zygmunt Bukowski,
2. Jarosław Garstecki,
3. Andrzej Staniszewski.

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 2014 roku:

- Wojciech Tulibacki – Prezes Zarządu
- Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu
- Marek Grzybowski – Członek Zarządu



Misja i wizja firmy



MPK POZNAŃ Sp. z o. o. dzięki swoim działaniom wizerunkowym stara się budować markę 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. Rozpoznawanie potrzeb Poznaniaków i Poznania oraz wychodzenie im naprzeciw, to kreacja Firmy troskliwej i przyjaźnie nastawionej. Projekty z zakresu promocji MPK Poznań Sp. z o. o. w roku 2014 zakładały prowadzenie działań, które zapewnić miały utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej o klienta, dobro miasta, środowisko naturalne, dobrze i sprawnie zarządzanej, a także dającej możliwość rozwoju Firmy. Na co dzień Spółka wdraża najnowsze rozwiązania, promujące bezpieczeństwo zarówno we własnych środkach transportu jak i poza nimi. Ponadto dzięki stronie internetowej przybliżano pasażerom zasady funkcjonowania MPK Poznań Sp. z o. o., promowano najważniejsze inwestycje, przedstawiono zmiany w poznańskim układzie komunikacyjnym. Poprzez tzw. social media angażowano się w komunikację z pasażerami, wsłuchiwano w propozycje i sugestie klientów. Wraz z upowszechnieniem dostępu do nowych technologii, źródła internetowe stały się popularniejsze, profile w serwisach społecznościowych spełniały w większym zakresie oczekiwania użytkowników, w 2014 roku było ich ponad 2 mln. Ilość osób które polubiły profil na facebook’u wzrosła o 7 tysięcy.

Mimo szybkiego rozwoju Spółka nie zapomina o bogatej historii, regularnie obchodząc uroczystości związane z rocznicami i wydarzeniami ściśle związanymi z MPK Poznań Sp. z o.o.. Ponadto wzbogaca miejską ofertę kulturalną wykorzystując różne możliwości tworzenia wydarzeń dla mieszkańców, związanych z miastem i z poznaniakami.

7 nowych, ekologicznych autobusów

(norma emisji spalin tzw. EEV)



Ochrona środowiska



Spółka przy realizacji powierzonych jej zadań jako operatorowi komunikacji miejskiej, dużą wagę przykładą do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie lub redukcję negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne.

Zakres oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko przyrodnicze w bezpośredniej bliskości dużych skupisk ludzkich jest bardzo zróżnicowany dla przedsiębiorstwa takiego jakim jest MPK POZNAŃ Sp. z o.o.



Oddziaływanie to można podzielić na:

- 1.** Wynikające z eksploatacji stałych obiektów i zajezdni autobusowo – tramwajowych mieszczących się w różnych punktach Poznania, w których wykonuje się czynności obsługowo-naprawcze taboru autobusowego i tramwajowego powodujące:
 - a.** emisję technologiczną - zanieczyszczenia do powietrza lub energii np. hałas, powstającą podczas napraw, remontów i czynności konserwacyjnych,
 - b.** emisję energetyczną - będącą skutkiem produkcji ciepła w zakładowych kotłowniach,
 - c.** odprowadzanie ścieków i wód opadowych do urządzeń kanalizacyjnych,
 - d.** oddziaływanie na biosferę, m.in. niezbędna wycinka drzew i krzewów oraz nasadzenia kompensacyjne.
- 2.** Wynikające z eksploatacji taboru komunikacyjnego podczas świadczenia usług przewozowych:
 - a.** emisje hałasu (szczególnie tabor tramwajowy),
 - b.** emisje zanieczyszczeń do powietrza (tabor autobusowy),
 - c.** powstawanie dużych ilości odpadów m.in. podczas remontów torowisk tramwajowych i sieci trakcyjnej (np. asfaltobetonu, ziemi, szyn, przewodów),
 - d.** powstawanie odpadów podczas sprzątnięcia przystanków, czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych wzdłuż PST, koszenia trawników itp. prac utrzymaniowych tras komunikacyjnych,
 - e.** pielęgnacja oraz przycinka drzew i krzewów na użytkowanych terenach w tym wzdłuż niektórych tras tramwajowych.



Przedsięwzięcia realizowane przez Spółkę mające wpływ na ochronę środowiska to:

1. Ochrona powietrza:

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. przy realizacji powierzonych zadań dużą wagę przykładają do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie lub redukcję negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne. Transport publiczny jest bardziej efektywny energetycznie niż samochód, ma znacznie niższy średni koszt energetyczny jednego pasażera, powoduje znacznie niższą emisję zanieczyszczeń do powietrza.

Spółka kontynuuje zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprzez sukcesywną wymianę wystuzowanego taboru na nowoczesny przez m.in. likwidację w 2014r., 18 szt. autobusów negatywnie oddziałujących na środowisko (z normą emisji Euro I, lub Euro II) oraz wprowadzanie do eksploatacji w to miejsce 7 szt. nowoczesnych, ekologicznych autobusów spełniających zaostrzoną normę emisji spalin tzw. EEV (wyższą od Euro V) oraz 3 autobusy spełniające normę Euro VI.

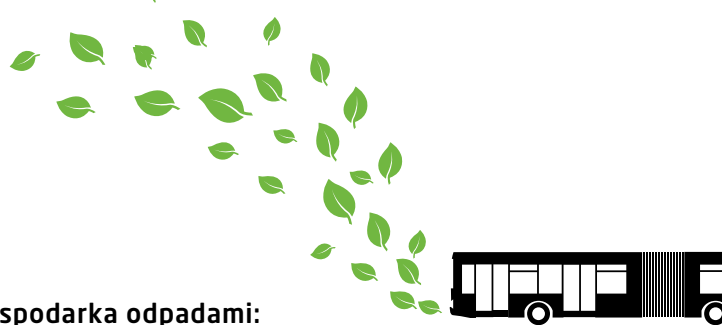


2. Ochrona biosfery, ziemi, środowiska gruntowo-wodnego:

- a. W 2014 roku przeprowadzono jedynie wycinkę drzew i krzewów, które stwarzały zagrożenie dla eksploatacji trakcji tramwajowej, uszkodzenia mienia i bezpieczeństwa ludzi lub kolidowały z planowanymi inwestycjami na terenie Spółki lub użytkowanym przez nią terenie. W ramach stosownych decyzji administracyjnych przeprowadzono kompensacyjne nasadzenia krzewów i drzew.

Utrzymanie i pielęgnacja bardzo dużych obszarów zieleni będących na utrzymaniu Spółki (m.in. na zajezdni na Franowie, oraz wzdłuż tras tramwajowych – PST i na Franowo) w najbliższych latach generować będzie znaczące koszty dla MPK Poznań (kilkakrotnie większe w stosunku do lat poprzednich). Pielęgnacja zieleni w tym zakresie zbliżona została do obowiązków spełnianych przez zakład zieleni miejskiej i znacznie wykracza ponad zwyczajowe statutowe obowiązki operatora komunikacji miejskiej.

- b. W 2014 roku kontynuowano monitoring środowiska gruntowo-wodnego w rejonie stacji paliw A1 i A3 (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).



3. Gospodarka odpadami:

- a. Prowadzono selektywną zbiórkę oraz minimalizację odpadów według decyzji Prezydenta Miasta Poznania, pozwalającej na wytwarzanie odpadów oraz decyzji zatwierdzającej program gospodarki odpadami niebezpiecznymi na terenie podległych jednostek, a także informacji o wytwarzanych na terenie MPK POZNAŃ Sp. z o.o. odpadach, dla których nie ma obowiązku uzyskania pozwolenia na wytwarzanie odpadów oraz o sposobie gospodarowania nimi.
- b. Dla ograniczenia ilości odpadów wytwarzanych w Spółce wykonywano działania zmierzające do ograniczenia zużycia ślizgów grafitowych odbieraków prądu. W ramach konserwacji napowietrznej sieci trakcyjnej na bieżąco przeprowadzono wymianę zużytych elementów zawieszenia sieci trakcyjnej, drutu jezdnego, izolatorów sekcyjnych, mających wpływ na współpracę odbieraka prądu z siecią trakcyjną.
- c. Realizowano program gospodarki odpadami „PGO” m.in. dla zapewnienia najkorzystniejszego odbioru i rozliczenia wszystkich odpadów zgłaszanych przez poszczególne wydziały naszego przedsiębiorstwa, przez firmy posiadające koncesje na dalsze zagospodarowanie odpadów. Prowadzono kontrolę gospodarki odpadami w celu zmniejszenia ich ilości w miarę możliwości u źródła.
- d. Prowadzenie sprzedaży odpadów złomu stalowego, złomu metali kolorowych, oleju pracowanego, wyeksploatowanych pojazdów oraz akumulatorów kwasowych, zasadowych i baterii, pozwoliło na całkowite pokrycie kosztów zagospodarowania, odzysku i unieszkodliwiania pozostałych odpadów.
- e. Realizowana jest zbiórka odpadów komunalnych zgodnie z regulaminem i wymaganiami uzgodnionymi ze ZM GOAP. Powyższy regulamin zbiórki oraz cennik obecnych opłat za odpady komunalne spowodowały wzrost o ponad 80% opłaty za odpady komunalne (pomimo ich segregacji i spadku ilości ww. odpadów) w stosunku do cen poprzednio obowiązujących na rynku odpadów komunalnych (przed wprowadzeniem ww. systemu zbiórki odpadów komunalnych przez ZM GOAP).

4. Gospodarka odpadami:

- a. Na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej ukończono prace związane z przebudową sieci kanalizacyjnej - rozdział kanalizacji ogólnospławnej na kanalizację sanitarną (technologiczną) i deszczową.
- b. Przejęto nadzór eksploatacyjny nad siecią kanalizacyjną i separatorami na trasie tramwajowej od pętli na os. Lecha do pętli na Franowie.
- c. Realizowano postanowienia uzyskanej w 2013 roku decyzji Prezydenta Miasta Poznania udzielającej MPK POZNAŃ Sp. z o.o. pozwolenia wodnoprawnego na wprowadzanie do urządzeń kanalizacji miejskiej ścieków przemysłowych zawierających substancje szkodliwe dla środowiska wodnego z myjni samochodowych, zajezdni tramwajowych, autobusowych oraz baz transportowych zlokalizowanych na terenie Poznania. W ramach obowiązku ustawowego co pół roku przeprowadzano analizy kontrolne ścieków pod względem zawartości substancji ropopochodnych.
- d. Na podstawie zawartej umowy z uprawnioną firmą zewnętrzną nieczystości płynne z nieruchomości użytkowanych przez MPK POZNAŃ Sp. z o.o. transportowano do punktów zlewnych zlokalizowanych w sieci kanalizacyjnej spółki AQUANET S.A.
- e. Mycie zewnętrzne taboru z wykorzystaniem nowoczesnych myjni z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków przeprowadzane jest na terenie zajezdni autobusowych przy ul. Warszawskiej, ul. Kaczej oraz na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej.
- f. Oddano do eksploatacji nowoczesną myjnię z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Szwajcarskiej.
- g. Oddano do eksploatacji kanalizację deszczową na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Szwajcarskiej, umożliwiającą ponowne wykorzystanie oczyszczonych ścieków z wód opadowych jako wody do własnych potrzeb gospodarczych (podlewanie zieleni, sanitariaty).



4. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

- a. Wycofano kolejne 18 szt. wyeksploatowanych autobusów i na ich miejsce wprowadzono 10 szt. nowych, bardziej cichych powodujących mniejszą emisję hałasu o ok. 3dBA.
- b. Zakupiono i wprowadzono do eksploatacji 5 sztuk „cichych” trzyczłonowych wagonów typu Moderus Beta MF02 AC, oraz zmodernizowano 8 szt. wagonów typu RT6 – MF.
- c. Poddano co najmniej jednokrotnej reprofilacji obręcze w wózkach tramwajowych w poszczególnych wagonach tj. w miarę potrzeb przetaczano (na zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej) obręcze kół wagonów tramwajowych eliminując płaskie miejsca będące źródłem zwiększonego hałasu tramwajowego.
- d. Oddano do eksploatacji na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Szwajcarskiej stanowiska do kontroli-diagnozowania płaskich miejsc na obręczach tramwajowych oraz stanowisko do ich likwidacji na nowej, nowoczesnej tokarce podtorowej.
- e. W ramach możliwości Spółka wykonywała prace konserwacyjne, bieżące remonty torowisk tramwajowych takie jak: wymiana szyn prostych 1580 mbsz , szyn łukowych 1888 mbsz, oraz wiele zwrotnic i rozjazdów, wymiana podłoża pod torowiskiem, podlewu, wstawek szynowych, pojedynczych podkładów, wymiana przytwierdzeń i akcesoriów torowych itp. Utrzymanie prawidłowego stanu technicznego użytkowanych torowisk o łącznej długości 165,552 km toru pojedynczego (w tym w ruchu osobowym 147,385 km toru pojedynczego), oprócz zapewnienia ich przejezdności, i zapobieganiu uszkodzeniom lub wykolejeniom tramwajów przyczynia się także do znacznego obniżenia hałasu emitowanego od torowiska, nawet o ok. 3dBA.

5. Inne działania dotyczące realizacji wymagań ochrony środowiska naturalnego i minimalizacji jej kosztów:

- a. Spółka dążyła do optymalnego zużycia energii elektrycznej i obciążenia systemu elektroenergetycznego. Przy wykorzystaniu nowoczesnego oprogramowania komputerowego na bieżąco dokonywano analizy zużycia energii elektrycznej i poboru mocy na poszczególnych stacjach prostownikowych, co w konsekwencji pozwalało na dokonywanie zmiany konfiguracji zasilania napowietrznej sieci trakcyjnej.
- b. Podejmowano działania zmierzające do zmniejszenia generowanych przez tabor zakłóceń radioelektrycznych oraz zużycia ślizgów grafitowych odbieraków prądu i ograniczenia zakłóceń w przepływie prądu.
- c. Współpracowano m.in. z Wykonawcami w ramach realizowanych zadań inwestycyjnych (m.in. przy budowie zajezdni tramwajowej na Franowie) odnośnie wyegzekwowania spełniania wymagań ochrony środowiska przez nowe inwestycje. lewanie zieleni, sanitariaty).



Pracownicy



Polityka personalna w 2014 roku skoncentrowana była na zapewnieniu właściwej obsady dla wiodących stanowisk w Spółce oraz podniesieniu kompetencji kierowniczych w związku z uruchomieniem pilotażowego systemu motywacyjnego dla przedstawicieli kadry kierowniczej – systemu wynagradzania przez cele. Rok 2013 przyniósł duży odpływ pracowników w kluczowej grupie kierowców autobusu. Wobec trudności w pozyskaniu z rynku kandydatów spełniających wszystkie kryteria tego stanowiska niezbędne było sukcesywne, na przestrzeni całego 2014 roku, uruchamianie przez Spółkę kursów w Ośrodku Szkolenia Zawodowego MPK Poznań Sp. z o.o. Mimo intensywnych działań rekrutacyjnych 2014 rok zakończył się wysoką w stosunku do lat ubiegłych różnicą pomiędzy planem zatrudnienia w grupie kierowców a ilością osób zatrudnionych na tym stanowisku. Powodów takiego stanu rzeczy jest kilka. Wysoki przeciętny wiek pracowników i z roku na rok powiększająca się ilość osób nabywająca prawa

emerytalne, konkurencyjność rynku zagranicznego oraz lokalnego w zakresie ofert pracy dla wykwalifikowanych kierowców oraz czasochłonność procesów rekrutacyjnych (wyszkolenie kandydata zajmuje od 4 do 6 miesięcy). W konsekwencji występujących trudności w kolejnych latach, intensywność działań mających na celu wykonanie planu zatrudnienia w grupie kierujących pojazdami będzie musiała zostać utrzymana na wysokim poziomie. Stałej weryfikacji wymagać będzie analiza oferty zatrudnienia Spółki i dostosowywanie jej do konkurencyjnych warunków rynkowych.

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

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

Tabela 9. Średnioroczne zatrudnienie w latach 2013-2014 (w etatach)

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2013 | 2014 | DYNAMIKA (%) | STRUKTURA 2014 (%) |
|---------------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|
| Kierowcy | 810 | 794 | 98,02 | 33,15 |
| Motorniczowie | 505 | 506 | 100,20 | 21,13 |
| St. obsługi przewozów | 122 | 118 | 96,72 | 4,93 |
| St. obsługi technicznej | 679 | 676 | 99,56 | 28,22 |
| St. administracyjno-techniczne | 238 | 240 | 100,84 | 10,02 |
| St. kierownicze | 72 | 61 | 84,72 | 2,55 |
| OGÓŁEM MPK | 2426 | 2395 | 98,72 | 100,00 |

Zatrudnienie w grupie prowadzących pojazdy, tj. kierowców i motorniczych spadło o 15 etatów w porównaniu z rokiem 2013. Zatrudnienie w grupie stanowisk obsługi przewozów oraz obsługi technicznej zmniejszono o około 0,9%. Ilość etatów stanowisk administracyjno-technicznych wzrosła o 2. Średnia liczba etatów na stanowiskach kierowniczych spadła o 15,28% w porównaniu z rokiem ubiegłym, co było efektem zmian organizacyjnych.

Zatrudnienie ogółem w 2014 roku w porównaniu z rokiem poprzednim spadło o 31 etatów i wyniosło

2395
etatów.

Tabela 11. Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg wieku (stan na dzień 31 grudnia)

| LP. | GRUPA PRACOWNIKÓW WEDŁUG WIEKU | ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH | | STRUKTURA |
|---------------|--------------------------------|---------------------|-------------|----------------|
| | | 2013 | 2014 | |
| 1 | 20-25 | 55 | 58 | 2,31% |
| 2 | 26-30 | 141 | 146 | 5,82% |
| 3 | 31-35 | 193 | 208 | 8,29% |
| 4 | 36-40 | 283 | 260 | 10,36% |
| 5 | 41-45 | 344 | 344 | 13,71% |
| 6 | 46-50 | 411 | 392 | 15,62% |
| 7 | 51-55 | 470 | 438 | 17,44% |
| 8 | 56-60 | 481 | 495 | 19,71% |
| 9 | 61-65 | 140 | 155 | 6,18% |
| 10 | 66-70 | 13 | 14 | 0,56% |
| OGÓŁEM | | 2531 | 2510 | 100,00% |



Tabela 12. Liczba zatrudnionych osób w Spółce wg stażu (stan na dzień 31 grudnia)

| LP. | GRUPA PRACOWNIKÓW WEDŁUG STAŻU | ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH | | STRUKTURA |
|---------------|--------------------------------|---------------------|-------------|----------------|
| | | 2013 | 2014 | |
| 1 | 0-10 | 836 | 878 | 34,98% |
| 2 | 11-15 | 355 | 324 | 12,91% |
| 3 | 16-20 | 212 | 229 | 9,12% |
| 4 | 21-25 | 418 | 369 | 14,70% |
| 5 | 26-30 | 234 | 242 | 9,64% |
| 6 | 31-35 | 216 | 200 | 7,97% |
| 7 | 36-40 | 144 | 140 | 5,58% |
| 8 | 41-45 | 83 | 92 | 3,67% |
| 9 | 46-50 | 33 | 34 | 1,35% |
| 10 | 51-55 | 0 | 2 | 0,08% |
| OGÓŁEM | | 2531 | 2510 | 100,00% |

Tabela 10. Fluktuacja w 2014 roku (w osobach)

| WYSZCZEGÓLNIENIE | PLAN | PRZYJĘCIA | | PRZESUNIĘCIA | | RAZEM | | ZWOLNIENIA | | PRZESUNIĘCIA | | RAZEM | | RÓŻNICA | | STAN NA 31.12.2014 | |
|--|---------------|------------|------------|--------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|--------------------|------------|
| | | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT | CAŁY ETAT | NIEP. ETAT |
| Motorniczowie | 517 | 45 | 9 | 511 | 71 | 556 | 80 | -32 | -8 | -9 | -2 | -41 | -10 | 515 | 70 | 515 | 70 |
| Kierowcy aut. | 820 | 57 | 20 | 783 | 93 | 840 | 113 | -67 | -11 | -23 | -2 | -90 | -13 | 750 | 100 | 750 | 100 |
| Maszyniści lokomotywy | 3 | 3 | 1 | | | 3 | 1 | -3 | | | | -3 | | | | | |
| Obsługa techniczna - zaplecze zajezdni | 371,5 | 13 | | 378 | 1 | 391 | 1 | -25 | | -4 | | -29 | | 362 | 1 | 362 | 1 |
| Obsługa techniczna - zaplecze pozostałe | 304,5 | 7 | 3 | 306 | 2 | 313 | 5 | -16 | -3 | -5 | | -21 | -4 | 292 | 1 | 292 | 1 |
| Obsługa przewozów | 130 | 6 | 5 | 119 | 2 | 125 | 7 | -12 | -4 | -3 | | -15 | -4 | 110 | 3 | 110 | 3 |
| Obsługa techniczna - sfera zarządcza | 3,5 | | | | | 0 | | | | | | | | | | 3 | 1 |
| Stanowiska kierownicze | 63 | | | 64 | | 64 | | -5 | | | | -5 | | 59 | | 59 | 0 |
| Stanowiska administracyjno-techniczne | 223 | 9 | 2 | 234 | 15 | 243 | 17 | -11 | -2 | -6 | -5 | -17 | -7 | 226 | 10 | 226 | 10 |
| Związki zawodowe | | | | | | | | | | | | | | | | 4 | 0 |
| OGÓŁEM: | 2435,5 | 140 | 40 | 2395 | 184 | 2535 | 224 | -171 | -29 | -50 | -10 | -221 | -39 | 2314 | 185 | 2321 | 186 |

Przewozy



W 2014 roku, realizując usługi komunikacyjne zamówione przez ZTM wykonano 29 409 490 km. Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych zawierał 29 730 955 km, w tym 11 009 580 pckm w komunikacji tramwajowej i 18 721 375 wzkm w komunikacji autobusowej. Remonty ulic na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2014 roku wymusiły zmiany zaplanowanej pracy przewozowej. Zgodnie z ustaleniami z ZTM comiesięcznie powstawał skorygowany plan pracy przewozowej zawierający wniesione zmiany harmonogramem. Na podstawie powyższych działań zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło 11 044 777 pckm, i było wyższe o 0,32% w stosunku do pierwotnego planu. W komunikacji autobusowej odnotowano spadek w stosunku do pierwotnie zaplanowanej pracy przewozowej do poziomu 18 717 836 wzkm, a więc o 0,02%. Na podstawie realizacji skorygowanego planu –harmonogramu dokonywano rozliczenia zapłaty.

W 2014 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w 98,92%, natomiast w relacji do skorygowanego planu - w 98,81%. W związku z trwającymi remontami Ronda Kaponiera i mostu Uniwersyteckiego w istniejącym układzie komunikacyjnym zachodziła konieczność częstych zmian tras komunikacyjnych i rozkładów jazdy.

W wyniku powyższych remontów oraz nadmiernego zatłoczenia ulic odnotowano znaczne utrudnienia w komunikacji autobusowej na wielu liniach. Wykonane w 2014 roku prace drogowe negatywnie wpłynęły także na realizację rozkładu jazdy w komunikacji tramwajowej. Często dochodziło również do wadliwego działania sygnalizacji świetlnej i zachwiania priorytetów dla tramwajów na skrzyżowaniach, co również miało wpływ na punktualność. Oczekiwany wskaźnik punktualności kursowania

pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi 90%, w autobusowej 85%. Wskaźniki te wynosiły odpowiednio w komunikacji autobusowej 93,76 % i tramwajowej 95,18 % i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2014 roku znacznie ograniczono ilość występujących usterek taboru, co pozwoliło na poprawę jakości obsługi pasażerów oraz zmniejszenie współczynnika zawodności.

Tabela 9.
Średnioroczne zatrudnienie w latach 2013-2014 (w etatach)

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2013 | 2014 | RÓŻNICA (2014-2013) |
|--|-----------|-----------|---------------------|
| 1. Średni stan inwentarzowy- wozy /w szt./ | 636 | 635 | -1,09 |
| - tramwaje (wozy) | 319 | 317 | -1,84 |
| - tramwaje (pociągi) | 226 | 227 | 0,56 |
| - autobusy | 316 | 317 | 0,75 |
| 2. Średnie uruchomienie- wozy /w szt./ | 483 | 501 | 18,59 |
| - tramwaje (wozy) | 216 | 231 | 14,52 |
| - tramwaje (pociągi) | 156 | 163 | 7,63 |
| - autobusy | 266 | 270 | 4,07 |
| 3. Średnia gotowość-wozy /w szt./ | 531 | 531 | -0,60 |
| - tramwaje (wozy) | 251 | 251 | -0,24 |
| - tramwaje (pociągi) | 170 | 176 | 6,19 |
| - autobusy | 280 | 280 | -0,36 |
| 4. Współczynnik uruchomienia /w %/ | 75,94 | 79,00 | 3,06 |
| - tramwaje (wozy) | 67,75 | 72,72 | 4,97 |
| - tramwaje (pociągi) | 68,86 | 72,06 | 3,20 |
| - autobusy | 84,20 | 85,28 | 1,08 |
| 5. Współczynnik gotowości /w % / | 83,54 | 83,62 | 0,08 |
| - tramwaje (wozy) | 78,60 | 78,98 | 0,38 |
| - tramwaje (pociągi) | 75,28 | 77,82 | 2,54 |
| - autobusy | 88,53 | 88,20 | -0,32 |
| 6. Współczynnik punktualności z pomiarów /w % / | 78,70 | 79,76 | 1,06 |
| - tramwaje | 82,70 | 88,57 | 5,87 |
| - autobusy | 76,90 | 75,78 | -1,12 |
| 7. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM /w % / | 93,25 | 94,20 | 0,95 |
| - tramwaje | 94,58 | 95,18 | 0,60 |
| - autobusy | 92,64 | 93,76 | 1,12 |
| 8. Współczynnik zawodności /w % / | 3,13 | 1,52 | -1,61 |
| - tramwaje | 2,60 | 1,28 | -1,32 |
| - autobusy | 3,38 | 1,63 | -1,75 |
| 9. Praca przewozowa (tys km) | 30 111 | 29 410 | -702 |
| - komunikacja tramwajowa (pociągokm) | 10 793 | 10 934 | 141 |
| - komunikacja autobusowa (wozokm) | 19 318 | 18 476 | -843 |

w 2014 roku
przewieźliśmy

200 000 000
pasażerów



Układ komunikacyjny i tabor



Układ komunikacyjny i tabor

Wzrost długości linii tramwajowych został spowodowany uruchomieniem linii nr 20 na trasie Os. Jana III Sobieskiego – Marcinkowskiego, której zadaniem było zwiększenie zdolności przewozowej w godzinach szczytów komunikacyjnych na układzie PST. Objęcie obsługi rejonu Żernik, Jaryszek i Świątniczek komunikacją aglomeracyjną spowodowało likwidację linii nr 53, co wpłynęło na spadek liczby autobusowych linii dziennych o 1.

W związku z przeprowadzanymi remontami ulic i koniecznością organizacji objazdów długość linii:

- tramwajowych dziennych wzrosła o 4,24% w stosunku do roku ubiegłego,
- autobusowych dziennych spadła o 12,12% w stosunku do roku ubiegłego,
- autobusowych nocnych wzrosła o 4% w stosunku do roku ubiegłego.

Wzrost długości tras:

- tramwajowych o 0,34 km w stosunku do roku poprzedniego wynika ze zmian geometrii torowiska na Grunwaldzkiej i Junikowie,
- autobusowych o 15,47 km wynika m.in.; z wydłużenia trasy do Cmentarza w Czerwonaku, części kursów do Kicina, budowy tunelu na Dębcu, skierowania taboru do obsługi Term i ZOO.

Tabela 1. Dane ogólne (stan na koniec roku)

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 31.12.2013 | 31.12.2014 | DYNAMIKA (%) |
|--|----------------|---------------|---------------|
| 1. Liczba linii komunikacyjnych | 95 | 95 | 100,00 |
| a) linie dzienne, w tym: | 74 | 74 | 100,00 |
| - tramwaje | 19 | 20 | 105,26 |
| - autobusy | 55 | 54 | 98,18 |
| b) linie nocne | 21 | 21 | 100,00 |
| - tramwaje | 1 | 1 | 100,00 |
| - autobusy | 20 | 20 | 100,00 |
| 2. Długość linii komunikacyjnych /km/ | 1011,08 | 963,95 | 95,34 |
| a) linie dzienne, w tym: | 772,56 | 716,41 | 92,73 |
| - tramwaje | 229,30 | 239,02 | 104,24 |
| - autobusy | 543,26 | 477,39 | 87,88 |
| b) linie nocne | 238,52 | 247,54 | 103,78 |
| - tramwaje | 13,24 | 13,24 | 100,00 |
| - autobusy | 225,28 | 234,30 | 104,00 |
| 3. Długość tras komunikacyjnych /km/ | 370,70 | 386,51 | 104,27 |
| a) tramwaje | 69,75 | 70,09 | 100,48 |
| b) autobusy | 300,95 | 316,42 | 105,14 |

Układ komunikacyjny i tabor



W 2014 roku Spółka prowadziła konsekwentną politykę taborową, mającą na celu sukcesywną wymianę wyeksploatowanego taboru na nowy technologicznie spełniający wysokie normy ochrony środowiska EURO VI i EEV a także podnoszący komfort przewożonych pasażerów.

Stan taboru tramwajowego na koniec 2014r. wyniósł 319 szt. i był wyższy o 3 sztuki w stosunku do roku poprzedniego.

Liczba taboru autobusowego na stanie majątku zmniejszyła się o 19 szt. w stosunku do roku 2013 i wyniosła 282 autobusy.

Kasacji poddano 18 sztuk wyeksploatowanego taboru, spełniającego normy emisji spalin EURO I i EURO II będącego w złym stanie technicznym, którego jednostki napędowe charakteryzowały się znaczną awaryjnością i wysokim zużyciem paliwa;

- 11 szt. MAN NL 202,
- 3 szt. MAN NG312,
- 4 szt. Neoplan N4016.

Tabela 2. Tabor – stan majątkowy na koniec roku

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 31.12.2013 | 31.12.2014 | DYNAMIKA (%) |
|-----------------------------------|------------|------------|---------------|
| Tramwaje (w szt.) - wagony | 316 | 319 | 100,95 |
| 105N | 182 | 180 | 98,90 |
| GT6;GT8;GT8/0 | 47 | 47 | 100,00 |
| RT6N1 | 10 | 10 | 100,00 |
| Combino | 14 | 14 | 100,00 |
| Moderus Beta | 18 | 23 | 127,78 |
| Solaris Tramino | 45 | 45 | 100,00 |
| Autobusy (w szt.) | 301 | 282 | 93,69 |
| Jelcz M121M | 1 | 0 | 0,00 |
| Jelcz M125M Vecto | 7 | 7 | 100,00 |
| Man | 86 | 72 | 83,72 |
| Neoplan | 8 | 4 | 50,00 |
| Kapena Urby | 2 | 2 | 100,00 |
| Solaris Urbino 8,6 | 26 | 26 | 100,00 |
| Solaris Urbino 12 | 57 | 57 | 100,00 |
| Solaris Urbino 18 | 113 | 113 | 100,00 |
| Solaris Urbino 18 Hybrid | 1 | 1 | 100,00 |

Ponadto w 2014 roku 1 sztuka taboru autobusowego- Jelcz M121M, została przekształcona na tabor historyczny.

W 2014 roku kontynuowano dzierżawę 1 szt. tramwaju Solaris Tramino oraz wprowadzono do eksploatacji poprzez dzierżawę kolejne nowoczesne ekologiczne autobusy spełniające normę emisji spalin EEV i EURO VI. W związku z powyższym w 2014 roku dzierżawiono 33 szt. autobusów standardowych Solaris Urbino 12, oraz 2 przegubowe Solarisy Urbino 18. Zmiany w taborze autobusowym wpłynęły na osiągnięcie ponad 50% udziału autobusów z najwyższą normą emisji spalin tj. EURO V, VI oraz EEV i około 10% udziałem autobusów o najniższej normie emisji spalin EURO II w stanie taboru.

Tabela 3. Tabor – dzierżawiony i używany stan na koniec roku

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 31.12.2013 | 31.12.2014 | DYNAMIKA (%) |
|---------------------------------------|------------|------------|---------------|
| Tramwaje dzierżawione (w szt.) | 1 | 1 | 100,00 |
| Solaris Tramino | 1 | 1 | 100,00 |
| Autobusy dzierżawione (w szt.) | 25 | 35 | 140,00 |
| Solaris Urbino 12 | 23 | 33 | 143,48 |
| Solaris Urbino 18 | 2 | 2 | 100,00 |

Układ komunikacyjny i tabor



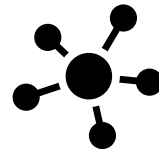
Kolejka Parkowa Maltanka i Linie turystyczne

W 2014 roku kontynuowaliśmy wzbogacanie naszej oferty turystycznej co było bezpośrednio związane z naszym wstąpieniem w 2013 r. do Poznańskiej Lokalnej Organizacji Turystycznej, co znacząco wpłynęło na działania podejmowane w kwestii organizowania dodatkowych przewozów dla mieszkańców.

W weekend poprzedzający wolne majowe dni, w MPK rozpoczął się sezon turystycznych atrakcji. Na swoje trasy wyjechały zabytkowe tramwaje i autobusy, a malowniczym szlakiem żelaznym na Malcie wyruszyła ciuchcia, która święci rekordy popularności.

Poznań można teraz zwiedzić bez mapy i przewodnika. Na weekendową przejażdżkę ulicami miasta wystarczy dojść do przystanku przy ul. Gajowej i poznać historię najpiękniejszych zakątków naszego grodu zza okien zabytkowej „enki” czy też odrestaurowanego „ogórka”. Nowością w tym sezonie były bilety jednodniowe tzw. hop-on hop-off, które pozwoliły pasażerowi wysiąść na przystanku, zwiedzić i pospacerować, a potem kontynuować podróż kolejnym kursem na tym samym bilecie. Ich cena stanowiła dwukrotność ceny biletów jednorazowych, które funkcjonowały dotychczas.

Struktura organizacyjna



Zmiany w schemacie organizacyjnym przedsiębiorstwa MPK POZNAŃ Sp. z o. o. w 2014 roku:

Z dniem 1 stycznia 2014 roku dokonano następujących zmian organizacyjnych:

1. Utworzono znowelizowaną strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa Spółki – na bazie struktury przejściowej, obowiązującej w okresie od 29 czerwca do 31 grudnia 2013 roku, w stosunku do której wprowadzono dalsze, zasadnicze jej modyfikacje, polegające głównie na:

- a. wydzieleniu trzech pionów funkcjonalnych, którymi zarządzają poszczególni Członkowie Zarządu Spółki, obsadzający jednocześnie w jej przedsiębiorstwie stanowiska:
 - Dyrektora Naczelnego - pionem organizacji zarządzania i przewozów oraz administracji,
 - Dyrektora Technicznego - pionem zabezpieczenia sprawności technicznej taboru oraz infrastruktury tramwajowej i obiektów,
 - Dyrektora Ekonomiczno-Finansowego - pionem ekonomiczno – finansowo - księgowym;
- b. oddzieleniu, w dotychczasowych wydziałach tramwajowych i autobusowych, ich zaplecza technicznego obsługi taboru od tzw. „części ruchowej” z jednoczesnym ograniczeniem zatrudnienia pracowników zaplecza technicznego i w ich wyniku utworzenia 3-ch Wydziałów Obsług Taboru Tramwajowego:
 - **Głogowska**,
 - **Franowo** (do czasu przejęcia bazy Franowo, funkcjonującego na bazie przy Madalińskiego),
 - **Forteczna**, oraz - utworzenia 2-ch Wydziałów Obsług Taboru Autobusowego:
 - **Warszawska**,
 - **Kacza**,

podległych bezpośrednio Dyrektorowi Technicznemu, - utworzeniu Wydziału Przewozów Autobusowych (zatrudniających kierowców autobusów na 2-ch dotychczasowych zajezdniach autobusowych) i Wydziału Przewozów Tramwajowych (zatrudniających motorniczych na 3-ch dotychczasowych zajezdniach tramwajowych) oraz ich umiejscowieniu organizacyjnym, wraz z Działem Nadzoru Ruchu (do którego włączeni zostali dyżurni ruchu z dotychczasowych działów SR i AR) i Działem Inżynierii Ruchu - w pionie Dyrektora Naczelnego, poprzez ich podporządkowanie utworzonemu stanowisku Z-cy Dyrektora Naczelnego ds. Przewozów;

- c. przemianowaniu dotychczasowego „stanowiska Zastępcy Dyrektora Naczelnego ds. Kadrowych i Administracyjnych” na „stanowisko Zastępcy Dyrektora Naczelnego ds. Obsługi Administracyjnej” i w stosunku do dotychczas podległych mu jednostek organizacyjnych:
 - przemianowaniu „Działu Obsługi Pracowników” na „Biuro Obsługi Pracowników” – kolejną tzw. „jednostkę wsparcia” i jego bezpośrednie podporządkowanie Dyrektorowi Naczelnemu,
 - przemianowaniu dotychczasowego Działu Zamówień Publicznych na Dział Zamówień Publicznych i Logistyki, do którego włączone zostały stanowiska ds. realizacji procedur przetargowych oraz w części - stanowiska ds. zaopatrzenia z dotychczasowych działów SZ, AZ i TN;
 - podporządkowaniu Zespołu Stanowisk ds. Ochrony Środowiska;

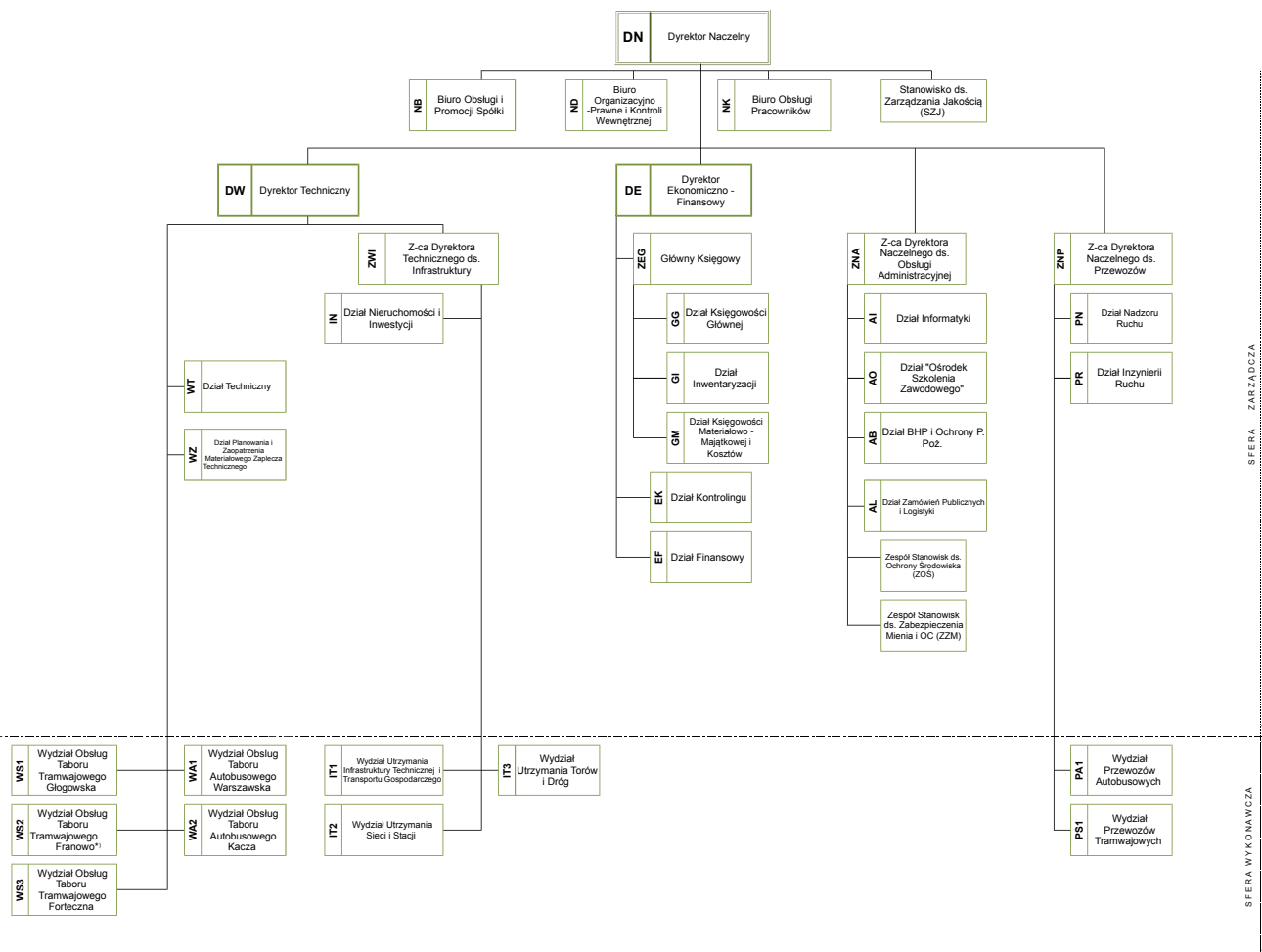
Struktura organizacyjna



- d. utworzeniu z części pracowników, zajmujących się dotychczas planowaniem i organizowaniem zaopatrzenia materiałowego w działach SZ, AZ i TN oraz obsługą dotychczasowych magazynów poszczególnych wydziałów, umiejscowionych w pionie technicznym – Działu Planowania i Zaopatrzenia Materiałowego Zaplecza Technicznego, który przejął funkcje zaopatrzenia materiałowego o charakterze technicznym i został bezpośrednio podporządkowany Dyrektorowi Technicznemu;
- e. połączeniu dotychczasowych działów: ST i AT w Dział Techniczny i po włączeniu do niego pogotowia technicznego z dotychczasowych działów AR i SR – jego bezpośrednie podporządkowanie Dyrektorowi Technicznemu;

- f. połączeniu w jeden Wydział Utrzymania Infrastruktury Technicznej i Transportu Gospodarczego, dotychczasowych wydziałów: Wydziału Utrzymania Infrastruktury Technicznej (T1) oraz Wydziału Transportu Gospodarczego (A2) i wraz z Wydziałem Utrzymania Sieci i Stacji oraz Wydziałem Utrzymania Torów i Dróg – bezpośrednie podporządkowanie nowoutworzonemu stanowisku Zastępcy Dyrektora Technicznego ds. Infrastruktury.
2. Z dniem 30 czerwca 2014 roku, ze struktur Spółki wydzielono zorganizowaną część przedsiębiorstwa obejmującą Dział Zarządzania Infrastrukturą Tramwajową wraz z przypisanymi tam: 1 etatem w grupie stanowisk kierowniczych oraz 2 etatami w grupie stanowisk administracyjno – technicznych.

Schemat 1. Struktura organizacyjna na dzień 31.12.2014 roku.



*1 do czasu przeniesienia na Franowo - bazą Wydziału jest Madalińskiego



Sprzedaż



Przychody ze sprzedaży uzyskiwane są z czterech źródeł:

1. Działalności przewozowej, polegającej na realizacji umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie lokalnego transportu zbiorowego:
 - przewozów tramwajowych,
 - przewozów autobusowych,
2. Pozostałej działalności przewozowej (pozostały transport lądowy):
 - przewozy pozostałe,
 - przewozy kolejką Maltanka.
3. Działalności pomocniczej, na którą składają się, m.in.:
 - udostępnianie powierzchni reklamowych w tramwajach i autobusach,
 - usługi odpłatne,
 - windykacja,
 - pozostałe.
4. Działalności pozostałej:
 - wpływy z czynszów.

Tabela 7. Wielkość przychodów ze sprzedaży w latach 2013-2014

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2013 | 2014 | DYNAMIKA (%) |
|---|--------------------|--------------------|----------------|
| I. Działalność przewozowa (realizacja umowy) | 329 696 206 | 322 384 175 | 97,78% |
| - autobus | 146 620 381 | 140 293 198 | 95,68% |
| - tramwaj | 183 075 826 | 182 090 977 | 99,46% |
| II. Pozostała działalność przewozowa | 1 842 106 | 2 443 822 | 132,66% |
| - pozostałe przewozy | 1 247 889 | 1 895 832 | 151,92% |
| - kolejka Maltanka | 594 216 | 547 990 | 92,22% |
| III. Działalność pomocnicza | 4 376 438 | 4 361 956 | 99,67% |
| - reklama | 1 300 233 | 1 495 363 | 115,01% |
| - roboty odpłatne, dzierżawa, transport | 1 274 593 | 837 409 | 65,70% |
| - badania diagnostyczne | 369 018 | 384 180 | 104,11% |
| - inne przychody | 290 223 | 681 675 | 234,88% |
| - windykacja | 1 142 371 | 963 329 | 84,33% |
| IV. Działalność pozostała | 132 809 | 132 169 | 99,52% |
| V. Razem przychody ze sprzedaży | 336 047 558 | 329 322 122 | 98,00% |

Przychody ze sprzedaży ogółem w 2014 roku wyniosły około 329,32 mln zł i były niższe niż w 2013 roku o 2%. W strukturze przychodów ze sprzedaży największy udział stanowią przychody z działalno-

ści przewozowej, tj. 97,89%, dalej przychody z działalności pomocniczej 1,33%, przychody z pozostałej działalności przewozowej 0,74% zaś przychody z działalności pozostałej 0,04%.

Wykres 1. Struktura przychodów ze sprzedaży w 2014 roku



Środki trwałe



Realizacja zadań inwestycyjnych w 2014 roku ukształtowała się na poziomie 58,05% 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; odchylenie wynika ze sposobu fakturowania wykonanych prac – wg pierwotnych założeń do końca roku miała zostać wystawiona faktura końcowa obejmująca 20%

wartości kontraktu (z uwagi na przedłużające się prace związane z uzyskaniem pozwolenia na użytkowanie wystawiona zostanie w 2015 r.)

- **Tabor tramwajowy**

– odchylenie wynika z poniesienia wydatków na dokończenie realizacji zakupów rozpoczętych w 2013 roku, zmian w harmonogramie w 2014 r.

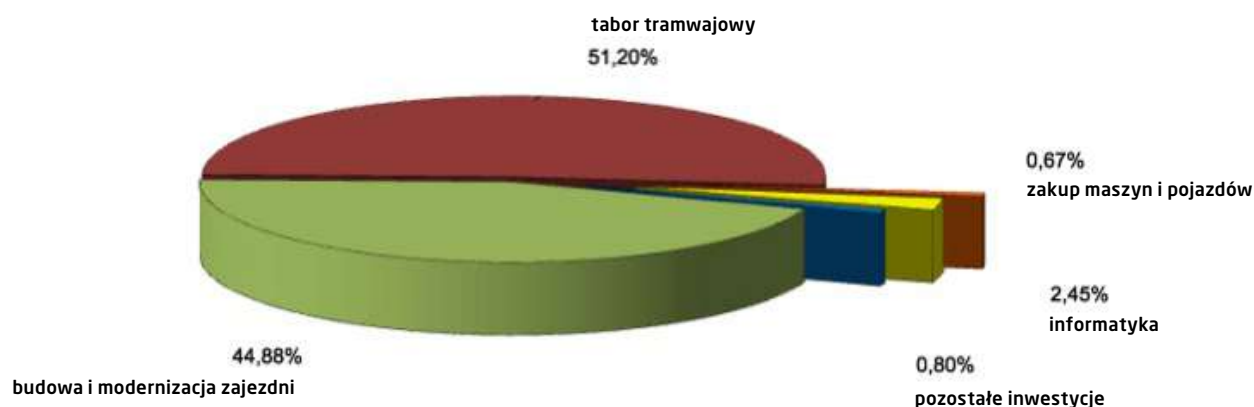
- **Informatyka**

– niższe wykonanie zadań inwestycyjnych wynika z przesunięcia realizacji zakupów infrastruktury oraz modyfikacji i rozwoju oprogramowania w stosunku do pierwotnie zakładanych.

Tabela 14. Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2014 roku

| L.P. | NAZWA ZADANIA | PLAN 2014 | 2014 | % WYKONANIA |
|------|---------------------------------------|--------------------|-------------------|---------------|
| 1. | budowa i modernizacja zajezdni | 77 748 774 | 28 584 247 | 36,76 |
| 2. | tabor autobusowy | 0 | 0 | 0,00 |
| 3. | tabor tramwajowy | 28 832 000 | 32 610 000 | 113,10 |
| 4. | zakup maszyn i pojazdów | 284 800 | 424 614 | 149,09 |
| 5. | informatyka | 2 361 000 | 1 560 847 | 66,11 |
| 6. | pozostałe inwestycje | 500 000 | 512 520 | 102,50 |
| 7. | NAKLADY OGÓŁEM | 109 726 574 | 63 692 228 | 58,05% |

Wykres 5. Struktura nakładów na środki trwałe w budowie w 2014 roku



Finansowanie



oraz sytuacja

ekonomiczno-finansowa



Spółki

Na aktywa finansowe na dzień 31.12.2014 roku składają się:

- należności krótkoterminowe:
16 268 744,81 zł,
- środki pieniężne i inne aktywa finansowe:
131 826 238,46 zł.

Do zobowiązań finansowych MPK POZNAŃ Sp. z o.o. na 31.12.2014 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: **174 498 126,07 zł,**
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług:
13 936 153,93 zł,
- pozostałe zobowiązania: **78 400 311,90 zł.**

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.-31.12.2014 roku.
2. bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2014 roku.
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 16 i 17. 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.

Wykres 5. Struktura nakładów na środki trwałe w budowie w 2014 roku

| | WYSZCZEGÓLNIENIE | 2013 | 2014 | RÓŻNICA (2014-2013) |
|----|--|--------------------|--------------------|---------------------|
| 1 | Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi | 342 417 090 | 333 828 167 | -8 588 923 |
| 2 | Koszty działalności operacyjnej | 359 031 587 | 351 033 432 | -7 998 155 |
| 3 | Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2) | -16 614 498 | -17 205 265 | -590 767 |
| 4 | Pozostałe przychody operacyjne | 29 188 872 | 35 995 998 | 6 807 127 |
| 5 | Pozostałe koszty operacyjne | 12 594 051 | 18 249 411 | 5 655 360 |
| 6 | Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5) | -19 677 | 541 322 | 561 000 |
| 7 | Przychody finansowe | 2 694 573 | 4 665 910 | 1 971 337 |
| 8 | Koszty finansowe | 4 364 011 | 4 527 850 | 163 839 |
| 9 | Zysk/Strata brutto na działalności gospodarczej (6+7-8) | -1 689 116 | 679 382 | 2 368 498 |
| 10 | Zyski nadzwyczajne | 0 | 0 | 0 |
| 11 | Straty nadzwyczajne | 0 | 0 | 0 |
| 12 | Zysk/Strata brutto (9+10-11) | -1 689 116 | 679 382 | 2 368 498 |
| 13 | Podatek dochodowy | -1 035 716 | -966 400 | 69 316 |
| 14 | Zysk/Strata netto (12-13) | -653 400 | 1 645 782 | 2 299 182 |



Tabela 17. Bilans uproszczony (w zł)

| WYSZCZEGÓLNIENIE | 2013 | 2014 | DYNAMIKA (%) |
|--|----------------------|----------------------|--------------|
| A. Aktywa trwałe | 915 886 125 | 854 931 391 | 93,34 |
| I. Wartości niematerialne i prawne | 4 448 340 | 4 318 723 | 97,09 |
| II. Rzeczowe aktywa trwałe | 905 172 413 | 840 929 480 | 92,90 |
| III. Należności długoterminowe | 0 | 0 | - |
| IV. Inwestycje długoterminowe | 0 | 0 | - |
| V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe | 6 265 372 | 9 683 188 | 154,55 |
| B. Aktywa obrotowe | 187 972 711 | 166 317 892 | 88,48 |
| I. Zapasy | 15 061 169 | 12 056 643 | 80,05 |
| II. Należności krótkoterminowe | 13 378 477 | 16 268 745 | 121,60 |
| III. Inwestycje krótkoterminowe | 151 329 046 | 131 826 238 | 87,11 |
| IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe | 8 204 019 | 6 166 266 | 75,16 |
| AKTYWA RAZEM | 1 103 858 835 | 1 021 249 283 | 92,52 |
| A. Kapitał (fundusz) własny | 456 864 491 | 396 060 958 | 86,69 |
| I. Kapitał (fundusz) podstawowy | 396 101 000 | 329 251 000 | 83,12 |
| II. Należne wpłaty na kapitał podstawowy (wielkość ujemna) | 0 | 0 | - |
| III. Udziały (akcje) własne (wielkość ujemna) | 0 | 0 | - |
| IV. Kapitał (fundusz) zapasowy | 59 875 678 | 59 222 462 | 98,91 |
| V. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny | 1 541 214 | 1 541 214 | 100,00 |
| VI. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe | 0 | 4 400 500 | - |
| VII. Zysk/strata z lat ubiegłych | 0 | 0 | - |
| VIII. Zysk/strata netto | -653 400 | 1 645 782 | 251,88 |
| IX. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna) | 0 | 0 | - |
| B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania | 646 994 344 | 625 188 326 | 96,63 |
| I. Rezerwy na zobowiązania | 36 562 853 | 41 256 747 | 112,84 |
| II. Zobowiązania długoterminowe | 197 473 900 | 174 498 126 | 88,37 |
| III. Zobowiązania krótkoterminowe | 93 046 563 | 92 336 466 | 99,24 |
| IV. Rozliczenia międzyokresowe | 319 911 028 | 317 096 987 | 99,12 |
| PASYWA RAZEM | 1 103 858 835 | 1 021 249 283 | 92,52 |

Tabela 18. Wskaźniki rentowności

| WYSZCZEGÓLNIENIE | WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI | | | |
|--|---|------------------|--------|---------------|
| | FORMUŁA OBLICZENIOWA | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2013 | 2014 |
| Rentowność działalności operacyjnej | wynik na działalności operacyjnej *100 przych netto ze i zr z nimi+ pozostałe przychody operacyjne | max | -0,01% | 0,15% |
| Rentowność brutto sprzedaży | wynik na sprzedaży *100 przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów | max | -4,89% | -5,22% |
| Rentowność netto sprzedaży | wynik finansowy netto*100 przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów | max | -0,19% | 0,50% |
| Rentowność majątku ogółem (ROA) | wynik finansowy netto*100 średnioroczny stan aktywów ogółem | max | -0,06% | 0,15% |
| Rentowność kapitałów własnych (ROE) | wynik finansowy netto*100 średnioroczny stan kapitału własnego | max | -0,14% | 0,39% |

Wskaźnik rentowności działalności operacyjnej, będący stosunkiem procentowym zysku operacyjnego do podstawowych i pozostałych przychodów z działalności operacyjnej, ukształtował się na poziomie 0,15%. Jego wzrost świadczy o większej efektywności działalności operacyjnej Spółki w stosunku do roku poprzedniego.

Wskaźnik rentowności brutto sprzedaży w 2014 r. był ujemny (5,22%), w związku z poniesioną stratą na sprzedaży. Na zwiększoną stratę brutto na

sprzedaży wpływ ma zwiększenie dotacji ze środków UE i sposób ich rozliczenia. Mianowicie Spółka wykazuje cały koszt amortyzacji od środków trwałych dofinansowanych z UE natomiast przychód - zapłata za usługę przewozową jest umniejszona o wartość rozliczanej dotacji. Stąd strata brutto na sprzedaży jest stałym elementem rachunku zysków i strat Spółki w trakcie rozliczania dotacji.

Pozostałe wskaźniki zawarte w tabeli nr 18 ukształtowały się na dodatnim poziomie, z uwagi na dodatni wynik finansowy na poziomie netto.



Tabela 19. Wskaźniki płynności

| WYSZCZEGÓLNIENIE | WSKAŹNIKI PŁYNNOSCI | | | |
|--|--|------------------|------|-------------|
| | FORMUŁA OBLICZENIOWA | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2013 | 2014 |
| Ogólnej płynności finansowej (I) | aktywa obrotowe - na krótkoterm powyżej 12 m-cy zob krótkoterm - zob krótkoterm pow 12 m-cy | 1,2 - 2 | 2,10 | 1,89 |
| Szybkiej płynności finansowej (II) | aktywa obrotowe-zapasy-na krótkoterm pow 12 m-cy zob krótkoterm- zob krótkoterm pow 12 m-cy | 1 - 1,2 | 1,94 | 1,75 |
| Pieniężnej płynności finansowej (III) | środki pieniężne i inne aktywa pieniężne zob krótkoterm- zob krótkoterm pow 12 m-cy | - | 1,53 | 1,33 |

Jak wynika z przeprowadzonej analizy w 2014 roku wskaźnik ogólnej płynności finansowej Spółki zanotował spadek z 2,10 na 1,89. Świadczy to o gorszym poziomie pokrycia zobowiązań bieżących aktywami

obrotowymi. Wskaźnik szybkiej płynności również uległ zmniejszeniu z 1,94 na 1,75. Podobna sytuacja kształtowała się w zakresie płynności gotówkowej (pieniężnej). Wskaźnik spadł z 1,53 na 1,33.

Tabela 20. Wskaźniki efektywności działania

| WYSZCZEGÓLNIENIE | WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA | | | |
|--|--|------------------|------|-------------|
| | FORMUŁA OBLICZENIOWA | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2013 | 2014 |
| Rotacji majątku ogółem | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi aktywa ogółem | max | 0,31 | 0,33 |
| Rotacji aktywów trwałych | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi aktywa trwałe | max | 0,37 | 0,39 |
| Rotacji aktywów obrotowych | przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi aktywa obrotowe | max | 1,82 | 2,01 |
| Rotacji zapasów (w dniach) | przeciętny stan zapasów*365 koszty działalności operacyjnej - amortyzacja | min | 19 | 17 |
| Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach) | przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług*365 przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów | min | 13 | 9 |

W okresie porównawczym wskaźnik rotacji majątku wzrósł z 0,31 do 0,33. Zwiększeniu uległ również wskaźnik rotacji aktywów trwałych oraz wskaźnik rotacji aktywów obrotowych. Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2014 roku

wynosił 17 dni i był krótszy o 2 dni w porównaniu z rokiem 2013.

Wskaźnik rotacji należności poprawił się z 13 na 9 dni w 2014 roku, co świadczy o poprawie cyklu realizacji należności z tytułu dostaw i usług.

Tabela 21. Wskaźniki finansowania działalności

| WYSZCZEGÓLNIENIE | WSKAŹNIKI RENTOWNOSCI | | | |
|--|--|------------------|-------|--------------|
| | FORMUŁA OBLICZENIOWA | WARTOŚĆ POŻĄDANA | 2013 | 2014 |
| Ogólnego zadłużenia | zobowiązania ogółem *100 aktywa ogółem | 30%-50% | 26,32 | 26,13 |
| Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym | kapitał własny aktywa trwałe | min. 1,0 | 0,50 | 0,46 |
| Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym | kapitał własny+zobowiązania długoterm. aktywa trwałe | min. 1,0 | 0,71 | 0,67 |
| Relacja kapitałów | zobow i rezerwy na zobow - rezerwy na zobow kapitały własne | <1 | 1,34 | 1,47 |
| Trwałości struktury finansowania | kapitał własny+zobow.długoterm.+ rezerwy długoterm. aktywa ogółem | max | 0,62 | 0,58 |

Wskaźnik ogólnego zadłużenia zmalał o 0,19 punktu procentowego i osiągnął wielkość 26,13%.

Analizując powyższe wskaźniki, należy jednakże wziąć pod uwagę dotacje ze środków UE prezentowane w rozliczeniach międzyokresowych przychodów. Dotacje te współfinansują nabycie aktywów trwałych.

Spółka osiągnęła nieznacznie gorszy w porównaniu do roku poprzedniego stopień finansowania majątku kapitałem własnym z 0,50 na 0,46 oraz kapitałem stałym z 0,71 na 0,67.

Relacja kapitałów wzrosła do poziomu 1,47, a trwałość struktury finansowania zmniejszyła się do 0,58.

nowa

zajezdnia tramwajowa

franowo



Rozwój i inwestycje



W 2014 roku Spółka dążyła do realizowania przyjętej strategii rozwoju opartej na budowaniu wizerunku stabilnej, dbającej o klienta i sprawnie zarządzanej firmy. Prowadzone działania nie są wprawdzie tak spektakularne i nie posiadają wydzwięku medialnego, ale pozwalają stwierdzić, że Spółka koncentruje swoje działania na poprawie zarządzania w każdym obszarze swojej działalności. Budowa efektywnej organizacji Spółki związana jest ze wzrostem specjalizacji poszcze-

gólnych wydziałów, poprawą jakości pracy oraz zadowolenia klientów.

Działania przeprowadzone w 2014 roku obejmowały kontynuację wdrożenia docelowej struktury organizacyjnej oraz wprowadzenie integracji funkcji między poszczególnymi jednostkami Spółki. Kluczowym dla efektywności zarządzania okazało się oddzielenie w dotychczasowych wydziałach tramwajowych i autobusowych zaplecza technicznego obsługi taboru od tzw. "części ruchowej".



Rok 2014 był kolejnym przełomowym dla działalności Spółki. Wraz z jego końcem rozpoczął się etap operacyjny najważniejszego realizowanego w ostatnich latach projektu „Budowa zajezdni tramwajowej Franowo w Poznaniu”. Od roku 2012 następowało przyjmowanie do użytkowania kolejnych etapów

budowy, aż do 2014 roku, w którym uruchomiono halę przeglądową wraz z zapleczem socjalnym i administracyjnym dla pracowników odpowiedzialnych za jej codzienną pracę. Dzięki temu usprawnieniu ulegnie proces przeglądowy pojazdów szynowych. Obecnie w jednym miejscu odbywa się obsługa pojazdów oraz ich stacjonowanie.

Rok ubiegły był także kolejnym, w którym obowiązywała Umowa o świadczenie usług dotycząca realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Realizując zapisy Umowy, z dniem 1 lipca 2014 roku Organizator przejął infrastrukturę tramwajową. Spółka w trakcie roku kontynuowała współpracę z Zarządem Transportu Miejskiego w celu sprawniejszego świadczenia usług dla mieszkańców Miasta Poznania. Współpraca z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu pozwoliła nie tylko na realizację codziennej obsługi pasażerów, ale także na wprowadzenie rozwiązań tymczasowych, które pozwoliły na zastosowanie bardziej efektywnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego w okresie utrudnień w ruchu na skutek prowadzonych remontów tras komunikacyjnych w 2014 roku.



Warto odnotować, iż Spółka po raz kolejny utrzymała pozycję jednego z wielkopolskich liderów wśród beneficjentów funduszy unijnych. W ubiegłym roku zakończono finansowe rozliczenie projektu „Zakup nowoczesnego, niskopodłogowego taboru tramwajowego w Poznaniu” w ramach Działania 7.3 „Transport miejski w obszarach metropolitalnych” Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dzięki staraniom Spółki Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju przyznało na projekt dodatkowe środki w ramach dofinansowania w wysokości 16,5 mln zł.



W roku 2014 trwała realizacja projektu „Budowa zajezdni tramwajowej Franowo w Poznaniu” w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Poza realizacją rzeczową projektu, trwały prace zmierzające do rozliczenia dotacji UE na realizację projektu.

Poza projektami realizowanymi przy współudziale środków unijnych, Spółka prowadziła także politykę odnowy taboru we własnym zakresie. W jej ramach zakupiono 5 tramwajów Moderus BETA, zmodernizowano 8 tramwajów Tatra RT-6 oraz wydzierżawiono 10 autobusów Solaris Urbino. Wszystkie pojazdy są niskopodłogowe, co wpisuje się w strategię zwiększania mobilności osób o ograniczonej możliwości poruszania się.



Perspektywy



ROZWOJU działalności Spółki

Zarząd MPK POZNAŃ Sp. z o.o. będzie w 2015 roku kontynuować działania dążące do rozwoju Spółki 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 podróżowania, bezpieczeństwo, niezawodność, punktualność oraz życzliwą obsługę w relacjach z pasażerami. Dostępność

usług postrzegamy jako ich zasięg oraz dążenie do niskich kosztów ich świadczenia.

Spółka realizować będzie także dalsze inwestycje na rzecz odnowy taboru tramwajowego i autobusowego. Spółka dąży do dalszego doskonalenia standardów świadczonych usług w zakresie transportu publicznego przy wsparciu władz Miasta Poznania. Wypracowanie spójnej koncepcji rozwoju Spółki poprzez niezbędne inwestycje nie będzie 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),
- inwestycje Miasta w rozwój sieci tramwajowej,
- integracja komunikacji zbiorowej w aglomeracji poznańskiej,
- ugruntowana, wysoka pozycja w kraju wśród przewoźników,
- efektywne wykorzystanie funduszy strukturalnych.

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

Czynniki ryzyka i potencjalnych zagrożeń

W opinii Zarządu Spółki obecna sytuacja finansowa oraz pozycja rynkowa nie stwarzają zagrożeń co do dalszego rozwoju i wzrostu potencjału, ani tym bardziej do kontynuowania działalności. Jednakże każda działalność gospodarcza

jest nieodłącznie związana z ryzykiem o różnym charakterze, zarówno wewnętrznym jak zewnętrznym. Poniżej zaprezentowano najistotniejsze, zdaniem Zarządu Spółki, czynniki kształtujące ryzyko działalności.

Czynniki wewnętrznymi, które mogą stanowić ryzyko rozwoju Spółki są:

- niedostateczne zagwarantowanie klientom MPK bezpieczeństwa ze strony osób trzecich,
- trudności w ograniczaniu wandalizmu w taborze i infrastrukturze,
- brak wpływu na możliwość przyspieszenia kursowania taboru na liniach,
- brak wpływu na modernizację sieci, torowisk i infrastruktury przystankowej,
- brak możliwości podniesienia wynagrodzeń w sposób satysfakcjonujący pracowników oraz gwarantujący obniżenie fluktuacji w grupie kierowców, motorniczych i zaplecza technicznego.



Czynniki zewnętrzne mogące negatywnie wpłynąć na wielkość osiągniętych przez Spółkę przychodów to:

- ograniczona przepustowość ważnych węzłów komunikacyjnych,
- dalsze ograniczanie zapłaty za usługi przez Organizatora,
- zbyt wolny rozwój infrastruktury drogowej,
- narastające zatłoczenie ulic i spowolnienie ruchu drogowego,
- zagrożenie komfortu podróżowania ze względu na nadmierny wzrost liczby pasażerów na niektórych liniach,
- - dewastacja, wandalizm i chuligaństwo,
- narastająca konkurencja ze strony innych przewoźników,
- narastająca konkurencja ze strony innych pracodawców oferujących korzystniejsze warunki płacowe, emigracja zarobkowa wśród prowadzących pojazdy do państw Unii Europejskiej,
- ograniczenie możliwości pozyskiwania źródeł finansowania na planowane zadania inwestycyjne.

gala otwarcia zajezdni franowo



Działania promocyjne Spółki



2014

to był dla nas ważny rok. Otworzyliśmy największą w Polsce i jedną z najnowocześniejszych w Europie zajezdni tramwajowych na Franowie. Komunikaty, jakie wysyłaliśmy do pasażerów i otoczenia firmy, skupiały się na pokazaniu innowacyjności, kreatywności i prób bycia „o krok przed innymi”. Jednocześnie zwracaliśmy uwagę na to, że zrównoważony transport wpływa na jakość życia mieszkańców, nie

tylko zapewniając sprawną podróż z punktu A do punktu B, ale w pozytywny sposób oddziałując na otoczenie oraz na czystość naszego środowiska. Myśląc o przyszłości, zaglądaliśmy także do kart historii. Swoje podwoje dla tramwajów liniowych zamknęła bowiem zajezdnia Madalińskiego. W ciągu roku gościliśmy w niej m.in. społecznych działaczy, przedstawicieli kultury a także miejskich radnych, w tym przewodniczącego Komisji Rewitalizacji Mariusza Wiśniewskiego. Powód? Plany przekształcenia „Madaliny” w muzeum komunikacji. W 2014 roku głośno było też o starych tramwajach, konkretnie o wagonie typu N, który został przekształcony w kawiarenkę i nazwany „Caffe Bimba”.



Najnowocześniejsza zajezdnia w Polsce

Takich zajezdni nie buduje się codziennie. Na Franowie stanęła zajezdnia przewyższająca obszarem wielkość pozostałych zajezdni w naszym mieście. Ba, Franowo jest rozleglejsze niż inne polskie zajezdnie tramwajowe, a specjalistyczne wyposażenie plasuje ją wśród najnowocześniejszych tego typu obiektów w Europie. Uroczyste otwarcie tego „Mercedesa wśród zajezdni” także musiało się odbyć z odpowiednią oprawą. Zrealizowaliśmy więc łącznie trzy otwarcia Franowa: uroczystą galę z udziałem polityków, prezydentów, konferencję prasową dla dziennikarzy oraz festyn dla mieszkańców.

Wszystkie te wydarzenia miały na celu podkreślenie roli innowacji wprowadzanych przez naszą firmę, jakie wdrażaliśmy na przestrzeni dziejów komunikacji miejskiej w Poznaniu. Podczas festynu dla miesz-

kańców, uroczystego przecięcia wstęgi dokonali 10-latkowie, którzy urodzili się w roku wstąpienia do Unii Europejskiej. Bo to właśnie wsparcie funduszy europejskich – w tym przypadku aż do 152 mln zł, czyli 59% kosztów kwalifikowanych – pozwoliło nam dotrzeć do miejsca, w którym jesteśmy obecnie, co podkreślaliśmy włączając się go ogólnopolskiej akcji Dni Otwartych Funduszy Europejskich „10 lat Polski w UE”. „Udostępniając swoje projekty i stając się ambasadorami Funduszy Europejskich w swoich społecznościach, umożliwili Państwo pokazanie z bliska skali zmian, jakie dokonały się w Polsce w minionych 10 latach” – pisała w specjalnym podziękowaniu Minister Infrastruktury i Rozwoju Elżbieta Bieńkowska.

Do tego nowoczesnego obiektu udało się też sprowadzić specjalistów spoza Polski. Podczas spotkania w Poznaniu zajezdnię zwiedzali użytkownicy tramwajów marki Siemens Combino, a w maju podczas specjalnego seminarium odwiedzili nas specjaliści od transportu publicznego ze Strasburga, Paryża, Nicei i Tuluzi.



Działania dla społeczności

Co roku angażujemy się w akcje i organizujemy wydarzenia, w które włączamy też mieszkańców miasta, czy to aktywnie do wspólnego działania, czy też jako widzów i uczestników.



Tradycyjnie swoją „cegiełkę” dołożyliśmy do obchodów kolejnej edycji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, pomagając zbierać środki na wyposażenie oddziałów dziecięcej medycyny ratunkowej oraz na rzecz godnej opieki medycznej dla seniorów. Aby ratować życie i zdrowie ludzkie, włączyliśmy się w akcję realizowaną przez Komendę Wojewódzką Policji w Poznaniu pod hasłem Alkohol, narkotyki – Nie po drodze! Kampania ukierunkowana była na podkreślenie negatywnego wpływu osób znajdujących się pod wpływem alkoholu na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W lutym zorganizowaliśmy walentynkową linię tramwajową, na pokładzie której organizowaliśmy konkursy dla pasażerów. W marcu wraz z wydawnictwem Media Rodzina zabraliśmy dzieci na wesołą przejażdżkę bajkowym tramwajem z okazji ogólnopolskich Targów Książki dla Dzieci i Młodzieży. Tym razem motywem przewodnim była książka „Piotruś Pan”.

Kwiecień upłynął na planowaniu wielkiego sprzątnia, zainicjowanego przez Wildecką Inicjatywę Lokalną WILdzianie. W akcji wzięły udział nasze służby techniczne, aby podpowiedzieć uczestnikom jak w

praktyce oczyszczać słupy z nielegalnie naklejonych reklam. O estetykę infrastruktury zadbałiśmy też w okolicach węzła Kórnicka, gdzie odbył się wielki finał akcji „Przystanek jak malowany”. W ramach wydarzenia dzieci wraz z wolontariuszami pomalowały 7 wiat tramwajowych, na podstawie własnoręcznie przygotowanych projektów. Celem konkursu było przeciwdziałanie aktom niszczenia mienia na przystankach transportu publicznego.

Jak co roku rozpoczęliśmy także sezon Kolejki Parkowej Maltanka oraz linii turystycznych. Nowością w tym sezonie były bilety jednodniowe tzw. hop-on hop-off, które pozwolą pasażerowi wysiąść na przystanku, zwiedzić i pospacerować, a potem kontynuować podróż kolejnym kursem na tym samym bilecie.

Dodatkowo w naszej ofercie wynajmów znalazła się bogata i ciekawa oferta wycieczek, przygotowana wraz z Poznańską Lokalną Organizacją Turystyczną i biurem KulTour.pl.

Szlakiem poznańskich muzeów woziliśmy pasażerów podczas jednej z majowych nocy, kiedy najważniejsze obiekty muzealne otwierają swoje podwoje dla zwiedzających. Z tej okazji zaprosiliśmy chętnych także do naszej Sali Pamięci w zajezdni przy ul. Głogowskiej.



Działania promocyjne Spółki

Co roku „zieloni” stają się „niebieskimi” i wspólnie z innymi służbami mundurowymi działają na rzecz najmłodszych. W 2014 roku MPK Poznań Sp. z o.o. ponownie włączyło się w obchody festynu „Niebiescy dzieciom”, zwracając szczególną uwagę na bezpieczeństwo pieszych.

Także jesienią zorganizowany został finał Konkursu na najlepszego kierowcę MPK. Uczestnicy musieli zdać egzamin teoretyczny i praktyczny, pozytywnie przejść etap obserwacji oraz wykazać się umiejętnościami manewrowania pojazdem na specjalnie przygotowanym torze przeszkód. Zwyciężył pan Wojciech Klarzyński. Pracę kierowców i „dom” autobusów można było zresztą zobaczyć, podczas „drzwi otwartych” w zajezdni Warszawa. Zwiedzanie odbyło się nocą, kiedy to miejsce tak naprawdę dopiero ożywa.

Jak co roku dzień świętej Katarzyny, która jest patronką wszystkich przewoźników, spędziliśmy wspólnie z naszymi pasażerami. W zajezdni Mada-

lińskiego wyeksponowaliśmy najstarsze i najnowsze typy tramwajów i autobusów, a także pojazdy techniczne i ratownicze, które wykorzystywane są do obsługi wypadków i kolizji.

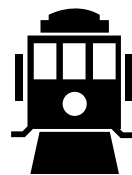


W niedzielę 14 i 21 grudnia 2014 r. na poznańskie torowiska wyruszył świąteczny tramwaj, prowadzony przez zielonego Gwiazdora. Na pokładzie bimby, prowadziliśmy konkursy z nagrodami, przygotowane wspólnie z Galerią Malta, Brain Inside, Teatrem Nowym i radiem ZetGold. Pasażerowie mogli też posłuchać kolędników z Zespołu Tańca Ludowego AWF.

Dodatkowo w trzy grudniowe soboty Świąteczna Bimba stanęła także na Świętym Marcinie. W historycznym wagonie organizowane były warsztaty i konkursy, organizowane przy współpracy z Centrum Kultury Zamek.



Pamięć o przeszłości



W 134-letniej historii przedsiębiorstwa każdy rok przynosi szczególne rocznice i wydarzenia. W lutym, wraz z Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych zaprosiliśmy pasażerów na wspólne świętowanie 35-lecia Trasy Kórnickiej. Okolicznościowe przejazdy wykonywała specjalna linia historyczna 23 kursująca na trasie Lampego (dzisiejsza Gwarna) - Franowo.

Istotną datą w kalendarzu było też 55-lecie obecności „ogórków” w Poznaniu. W 1959 roku na poznańskie ulice po raz pierwszy wyjechał autobus zwany „Ogórkem”. Była to Skoda - Karosa 7006RTOMex, wyprodukowana w Czechosłowacji. Z tej okazji, podczas Festiwalu Aktywnych Społeczności Lokalnych, na Jeźcach stanął dobrze wszystkim znany Jelcz 043 RTO wraz z przyczepką, a nasi goście mogli zobaczyć jak podróżowało się kilkadziesiąt lat temu.



Czerwiec był tradycyjnie miesiącem pamięci wydarzeń z 1956 roku. Przy pamiątkowej tablicy dawnej zajezdni MPK Poznań na ul. Gajowej, odbyły się uroczystości upamiętniające uczestników „Czarnego Czwartku”. W drogę śladami wydarzeń czerwcowych wyruszył też specjalny tramwaj.

O naszych bohaterskich przodkach przypominaliśmy także podczas kolejnej rocznicy Powstania

Wielkopolskiego. Na poznańskie ulice wyruszyły dwa autobusy, oklejone okolicznościową grafiką w biało-czerwonych barwach. Zorganizowaliśmy również wystawę pocztówek, pokazujących Poznań w przededniu tego jedyne zwycięskiego zrywu.

Myśląc o przeszłości, podejmowaliśmy także różne aktywności, żeby promować naszą historię i całą firmę.

Podczas targów Motor Show można było obejrzeć Maserati Ghibli, Porsche Macan, Rolls-Royce’a Wraith, Infiniti Q50, a wśród nich naszego Tarpana 239D z podnośnikiem. W pierwszym dniu największego w Polsce święta motoryzacji, empekowski zielony podnośnik koszowy wystąpił podczas promocji książki „Od Tarpana do Volkswagena”.

Czy w zajezdni na ul. Madalińskiego może powstać muzeum poznańskiej komunikacji? To pytanie jakie zadawali organizatorzy siódmego spotkania „Otwarte”, zorganizowanego w najmniejszej zajezdni MPK Poznań Sp. z o.o. pod egidą przewodniczącego Komisji Rewitalizacji, Mariusza Wiśniewskiego. W socjalnych pomieszczeniach zajezdni trwały długie dyskusje o pomysłach na to, i inne miejsca muzealne w Poznaniu.

W maju swoje podwoje otworzyła „Caffe bimba”. Zabytkowy wagon typu N został pięknie odrestaurowany i zaadaptowany na potrzeby kawiarenki, by zacząć nowe życie służąc za nietypowe i atrakcyjne miejsce towarzyskich spotkań.

Inny tramwaj tego typu stał się tłem nietypowego teledysku Macieja Maleńczuka & Psychodancing. Utwór „Cygańska dusza” wraz z promującym go teledyskiem, wziął udział w konkursie SuperPremier podczas 51. Krajowego Festiwalu Piosenki Polskiej w Opolu.

Romanse z muzyką



Nasza działalność nie ograniczała się do zwyczajnej codziennej obsługi komunikacyjnej. Wiele naszych działań było związanych z tematyką jednej z greckich muz – z muzyką. W zajezdni przy ul. Głogowskiej powstały zdjęcia do teledysku, promującego nowy album wrocławskiego duetu producenckiego White House.

Wrzesień upłynął pod znakiem klasycznych brzmień, a to za sprawą nowego festiwalu Opera Know-how, dzięki któremu opera odsłoniła swoje nowoczesne oblicze. Patronem pierwszej edycji był Karol Szymanowski, dlatego też przy współpracy z Uniwersyte-tem Artystycznym w Poznaniu na przystanku PST, nazwanym nazwiskiem patrona festiwalu, powstał okolicznościowy mural.

W jedną z październikowych sobót muzyka zagościła także na poznańskich chodnikach, w podwórzach,

sklepach i w tramwaju! W ramach akcji na nieczynnym przystanku tramwajowym na ul. Święty Marcin zagościli muzycy Orkiestry Filharmonii Poznańskiej – kwintet instrumentów dętych blaszanych Poznań Philharmonic Brass, a przystanek „Święty Marcin” zmienił nazwę na „Przystanek Filharmonia”.

Artyści współpracowali z nami nie tylko przy projektach związanych z dźwiękiem. W 2014 roku nasz autobus stał się tłem filmowym. W jednym z naszych pojazdów nakręcono scenę do filmu Bogusza Wasilewskiego „Fenomen Ćmy”.

W grudniu na pokładzie tramwaju typu GT8 powstała sesja, promująca linię ubrań Serafina Andrzejaka. Projektant studiował w Poznaniu architekturę krajobrazu i projektowanie ubioru. W 2013 roku wziął udział w polskiej edycji „Project Runway” w TVN, u boku Anji Rubik. Po zakończeniu przygody w telewizyjnym show stworzył kolekcję :FIN.



Strona internetowa, media społecznościowe



B lisko **31 milionów odstón** – taką ilość wygenerowali użytkownicy, odwiedzający naszą stronę internetową w 2014 roku. Statystyki wskazały połączenia z ponad 2 milionów unikalnych adresów.

W dotarciu do danych opublikowanych na naszym portalu pomogła wersja responsywna strony www.mpk.poznan.pl. To kolejny krok postawiony przez MPK Poznań Sp. z o.o. przed innymi przedsiębiorstwami, gdyż biorąc pod uwagę postęp techniczny, obecnie nie buduje się już osobnych stron mobilnych - tylko stosując odpowiednie mechanizmy strona internetowa sama „dopasowuje” się do możliwości urządzeń, na których jest odczytywana. Takie właśnie rozwiązanie udostępniłmy naszym pasażerom.

Na naszym oficjalnym profilu facebook w ciągu roku przybyło niemal **8 tysięcy użytkowników**. Średnia wskazuje **21 „polubień” dziennie**. Spotykamy się także z wieloma pozytywnymi komentarzami

internautów. „Widać jak świetną robotę robi osoba prowadząca [fanpage] MPK Sp. z o.o. Zwłaszcza jeśli chodzi o responsywność na posty, zaangażowanie i ‘element ludzki’” – komentowała w sierpniu jedna z pasażerek. Pozytywnym echem odbiła się także akcja zbudowana na zasadzie real time marketingu, czyli pozytywna odpowiedź naszego przedsiębiorstwa na dość negatywnie odebrany spot Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. „Smutna bimba” stworzona graficznie na wierne podobieństwo „smutnego autokaru” z ministerialnego spotu, namawiająca do głosowania w budżecie obywatelskim na projekt odnowienia starego tramwaju, zyskała sympatię Internautów i środowisk marketingowo-reklamowych. Dzięki temu poznański tramwaj zyskał drugie wirtualne życie w sieci.

Strona internetowa została też wzbogacona o panoramy sferyczne historycznych autobusów. Dzięki nim pasażerowie mogą poczuć się jakby stali w środku pojazdu.

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Dla Zgromadzenia Wspólników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp. z o.o.

Przeprowadziliśmy badanie załączonego jednostkowego sprawozdania finansowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego 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 grudnia 2014 roku, który po stronie aktywów i pasywów zamyka się sumą | 1 021 249 283,45 zł; |
| 3. rachunek zysków i strat za okres od 1 stycznia 2014 roku do 31 grudnia 2014 wykazujący zysk netto w wysokości | 1 645 782,32 zł; |
| 4. zestawienie zmian w kapitale własnym za okres od 1 stycznia 2014 roku do 31 grudnia 2014 roku wykazujące zmniejszenie kapitału własnego o kwotę | 60 803 533,74 zł; |
| 5. rachunek przepływów pieniężnych za okres od 1 stycznia 2014 roku do 31 grudnia 2014 roku wykazujący zmniejszenie stanu środków pieniężnych o kwotę | 19 502 807,96 zł; |
| 6. dodatkowe informacje i objaśnienia. | |

Za sporządzenie zgodnego z obowiązującymi przepisami sprawozdania finansowego oraz sprawozdania z działalności odpowiada Zarząd MPK Poznań Sp z o.o.

Zarząd 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 (tekst jedn. Dz.U. z 2013 roku, poz. 330, z ze zm.), zwanej dalej „ustawą o rachunkowości”.

Naszym zadaniem było zbadanie i wyrażenie opinii o zgodności z wymagającymi zastosowania zasadami (polityką) rachunkowości tego sprawozdania finansowego 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.

Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do :

1. rozdziału 7 ustawy o rachunkowości,
2. krajowych standardów rewizji finansowej, wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów w Polsce.

Badanie sprawozdania finansowego zaplanowaliśmy i przeprowadziliśmy w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, pozwalającą na wyrażenie opinii o sprawozdaniu. W szczególności badanie polegało na sprawdzeniu poprawności zastosowanych przez jednostkę zasad (polityki) rachunkowości i znaczących szacunków, sprawdzeniu w przeważającej mierze w sposób wyrywkowy – dowodów i zapisów księgowych, z których wynikają liczne i informacje zawarte w sprawozdaniu finansowym, jak i na dokonaniu całościowej oceny sprawozdania finansowego.

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Uważamy że przeprowadzone w ten sposób badanie sprawozdania finansowego dostarczyło wystarczającej podstawy do wyrażenia o nim miarodajnej opinii.

Naszym zdaniem, zbadane sprawozdanie finansowe, zawierające dane liczbowe i objaśnienia słowne, we wszystkich aspektach:

1. przedstawia rzetelnie i jasno wszystkie informacje istotne dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej badanej Spółki na dzień 31 grudnia 2014 roku, jak też jej wyniku finansowego za rok obrotowy od 1 stycznia 2014 roku do 31 grudnia 2014 roku,
2. zostało sporządzone we wszystkich istotnych aspektach prawidłowo, to jest zgodnie z zasadami (polityką) rachunkowości wynikającymi z ustawy o rachunkowości i wydanych na jej podstawie przepisów wykonawczych oraz na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych,
3. jest zgodne we wszystkich aspektach, z wpływającymi na treść sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami Umowy Spółki.

Nie zgłaszając zastrzeżeń do zbadanego sprawozdania finansowego zwracamy uwagę na fakt, że do dnia zakończenia badania jednostkowego sprawozdania finansowego Spółka nie otrzymała od Organizatora – Zarządu Transportu Miejskiego w Poznaniu stanowiska odnośnie wyników audytu rekompensaty z tytułu świadczenia usług w transporcie zbiorowym.

Powyższe może mieć wpływ na wysokość przychodów Spółki za 2014 rok oraz wynik finansowy netto.

W punkcie 9 części opisowej dodatkowych objaśnień sprawozdania finansowego przedstawiono informację o powyższej kwestii.

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 w nim zgodne.

Niniejsza opinia unieważnia wyrażoną poprzednio pod datą 7 maja 2015 roku opinię, dotyczącą jednostkowego sprawozdania finansowego za rok obrotowy 2014 z uai na zmiany dokonane w zakresie dodatkowych informacji i objaśnień zawartych w nocie nr 8 – „zapasy składników majątku obrotowego” oraz w nocie nr 10 – „dane o odpisach aktualizujących wartość należności od jednostek pozostałych (wg tytułów należności)”
Pozostałe elementy jednostkowego sprawozdania finansowego za rok obrotowy 2014 nie uległy zmianie.

Ponadto w sprawozdaniu z działalności Spółki wprowadzono uzupełnienia.

Czesław Pniewski
Kluczowy biegły rewident
nr 7143

Przeprowadzono badanie w imieniu
Kancelaria Audyt Czesław Pniewski
Podmiot uprawniony do badania sprawozdań
Finansowych, wpisanego na listę podmiotów uprawnionych
do badania pod numerem 1882,
z siedzibą w Poznaniu, osiedle Rusa 132/14

Poznań, 8 czerwca 2015 roku



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

ul. Głogowska 131/133 60-244 Poznań
tel. 61 839 6000 (centrala) / fax 61 839 6009

sekretariat@mpk.poznan.pl
www.mpk.poznan.pl