

od 1880



RAPORT ROCZNY **2015**
ANNUAL REPORT **2015**



135 LAT MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO W POZNANIU



SPIS TREŚCI



DZIAŁALNOŚĆ SPÓŁKI

ACTIVITY OF THE COMPANY



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.



The company conducts business activities in the following areas:

1. Carrying out services in municipal and intermunicipal public transport;
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,
 - preparing car and tram expert reports,
 - trainings for drivers and people applying for railway vehicles driving,
 - 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



Nadzami Spółki są:

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

Funkcję Zgromadzenia Wspólników sprawuje jednoosobowo Prezydent Miasta Poznania.

Rada Nadzorcza jest organem Spółki, za pośrednictwem którego Zgromadzenie Wspólników prowadzi nadzór i kontrolę nad działalnością Spółki. 30 marca 2015 roku, Zgromadzenie Wspólników podjęło Uchwałę w sprawie zmiany aktu założycielskiego Spółki, zgodnie z którą liczebność Rady Nadzorczej określono w przedziale 4-6 członków. Rada Nadzorcza składa się z sześciu członków, z których 4 powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników, zaś 2 pozostałych wybierają pracownicy Spółki.

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2015 roku:

1. Jan Grabkowski – Przewodniczący Rady,
2. Henryk Kuligowski - Zastępca Przewodniczącego Rady,
3. Arkadiusz Stasica – Sekretarz Rady,
4. Marcin Szczepaniak – Członek Rady

Przedstawiciele załogi:

1. Jarosław Garstecki – Członek Rady
2. Andrzej Staniszewski – Członek Rady

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 2015 roku:

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

Dla realizacji przedmiotu działalności Spółki, utworzona została wewnętrzna struktura organizacyjna przedsiębiorstwa Spółki, która w formie graficznej ukazuje jej ogólny schemat organizacyjny.



Governing bodies of a company are:

Associates Assembly,
Supervisory Board,
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. On 30th of March 2015, Associates Assembly adopted a resolution concerning the change in the Memorandum of Association, subject to which the number of the Supervisory Board was set to 4-6 members. The Supervisory Board consists of six members, 4 of whom are appointed and dismissed by the Associates Assembly and 2 of whom are appointed by company workers.

The Supervisory Board as for 31.12.2015:

1. Jan Grabkowski – Chairman of the Board
2. Henryk Kuligowski - Vice-Chairman of the Board
3. Arkadiusz Stasica – Secretary of the Board,
4. Marcin Szczepaniak – Member of the Board,

Workers' representatives:

1. Jarosław Garstecki – Member of the Board
2. Andrzej Staniszewski – Member of the Board

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

Structure of MPK POZNAŃ Sp. z o. o. Managing Board in 2015:

Wojciech Tulibacki – Managing Board Chairman
Jerzy Zalwowski – Managing Board Member,
Marek Grzybowski – Managing Board Member.





69 os. Kopernika

1105

PO-1205V

MISJA I WIZJA FIRMY

MISSION AND VISION OF THE COMPANY

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. dzięki swoim działaniom wizerunkowym stara się budować markę Spółki określoną 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 2015 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, wsłuchiowano 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 2015 roku było ich około 2 mln. Ilość osób które polubiły profil na facebook'u wzrosła o 3,5 tysiąca w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Mimo szybkiego rozwoju Spółka nie zapomina o bogatej historii, regularnie obchodząc uroczystości związane z rocznicami i wydarzeniami ściśle związanymi z MPK Poznań. Ponadto wzbogaca miejską ofertę kulturalną organizując spotkania, festyny dla mieszkańców, związanych z miastem i z poznaniakami.

MPK Poznań Sp. z o.o. thanks to its image activities strive to create 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. Recognition of the needs of Poznań's inhabitants and Poznań itself as well as meeting their needs is a creation of caring and friendly Company. Projects concerning the promotion of MPK Poznań Sp. z o.o. in 2015 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, the natural environment, well-managed, and giving the opportunity for development. In every day the company implements the newest solutions, promoting safety in its own public transport means as well as outside of them. Moreover, with a help of web site, passengers were familiarized with rules of MPK Poznań Sp. z o.o. functioning, the most relevant investment were promoted, changes in the Poznań public transport network were visualised. With a use of so called social media there was a possibility to become involved in communication with passengers, to listen to their propositions and suggestions. Together with dissemination of new technologies access, the Internet sources become more popular, social media profiles fulfilled users expectations in greater extent, in 2015 there were 2 million of them. The number of people who likes our facebook profile increased by 3,5 thousand in comparison to previous year.

Despite fast development, the Company do not forget about its rich history, regularly celebrating occasions connected with anniversaries and events strictly connected with MPK Poznań Sp. z o.o. Moreover it enriches cultural offer using different opportunities to create events for inhabitants, connected with the city and with Poznań people.





OCHRONA ŚRODOWISKA

ENVIRONMENTAL PROTECTION

MPK POZNAŃ Sp. z o.o., przy realizacji powierzanych mu zadań dużą wagę przykładają 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 skupisk ludzkich jest zróżnicowany i typowy, także dla przedsiębiorstwa takiego jakim jest MPK POZNAŃ Sp. z o.o. Oddziaływanie to można podzielić na:

1. Wynikające z eksploatacji zajezdni i stałych obiektów mieszczących się w różnych punktach miasta, w których wykonuje się czynności obsługowo-naprawcze taboru autobusowego i tramwajowego powodujące:

- a) emisję energetyczną – będącą skutkiem produkcji ciepła w zakładowych kotłowniach,
- b) emisję technologiczną – zanieczyszczenia do powietrza lub energii np. hałas, powstająca podczas napraw, remontów i czynności konserwacyjnych,
- c) odprowadzanie ścieków 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) emisję hałasu (szczególnie tabor tramwajowy),
- b) emisję zanieczyszczeń do powietrza,
- c) powstawanie dużych ilości odpadów (np. asfaltobetonu, ziemi, szyn, przewodów) podczas remontów torowisk tramwajowych i sieci trakcyjnej,
- d) powstawanie odpadów podczas sprzątania 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:

A. Ochrona powietrza:

1) 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 znacznie bardziej efektywny energetycznie niż samochód, ma znacznie niższy średni koszt energetyczny jednego pasażera, powoduje znacznie niższą emisję zanieczyszczeń do powietrza, co przedstawia poniższa wizualizacja.

Spółka w miarę posiadanych środków kontynuuje zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprzez skuteczną wymianę wysłużonego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów negatywnie oddziałujących na środowisko z normą emisji Euro I lub Euro II.

W taborze zaplecza technicznego dokonano:

- a) Samochody osobowe „Skoda” – dokonano wymiany 9 sztuk spełniających normę emisji spalin Euro 4, na 9 szt. spełniających normę emisji spalin Euro 5;
- b) dokonano kasacji 2 pojazdów marki „IVECO Daily” spełniających normę emisji spalin Euro 2, które zastąpiono 2 pojazdami marki „Fiat Ducato” spełniających

In the realization of entrusted tasks MPK Poznan Sp. z o.o. attach a great importance to the application of solutions aimed at eliminating or reducing a negative impact of the public transport on the natural environment.

The extent of the influence of the public transport on the natural environment in the close vicinity of an urban agglomeration is differentiated for the company such as MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

This influence can be divided as follows:

1. As a result of depots and fixed facilities exploitation situated in different places of the city, in which all maintenance and repair services for buses and trams are being carried causing:

- a) energetic emission – being a result of heat production in the company's boiler houses
- b) technological emission – contamination of air or energy, e.g. noise, emitted during repairs, renovations and maintenance activities,
- c) waste drain off to sewage facilities,
- d) influence on biosphere, among others necessary cutting down of trees and bushes and compensational plantings.

2. As a result of the use of transport fleet during public transport service:

- a) noise emission (especially tram fleet),
- b) emission of air contamination,
- c) creation of big quantities of waste (e.g. asphaltic concrete, soil, tracks, wires), during tram tracks and catenary repairs
- d) creation of waste from bus and trams stops cleaning, as well as cleaning sewer facilities along PST, cutting grass as well as similar maintenance of transport routes,
- e) care and cutting of trees and bushes on used areas, among others along some of tram routes.

Activities led by the company influencing environment protection are:

A. Air protection:

1) In the realization of entrusted tasks, MPK POZNAŃ Sp. z o.o. attach a great importance to the application of solutions aimed at eliminating or reducing a negative impact of the public transport on the natural environment. Public transport is more energy effective than a car having far much lower approximate energy cost for one passenger, causing much lower emission of air contamination what is shown on below visualisation.

The company within its means is continuing reduction of the emission of traffic pollution, i.e. quantity of air polluting substances by successive exchange of old fleet for the modern one, by scrapping buses negatively influencing environment (Euro I and Euro II fumes emission standard).

Investment made within technical service fleet:

- a) Skoda cars – exchange of 9 units meeting Euro 4 fumes emission standard to 9 units meeting Euro 5 fumes emission standard,
- b) Scrapping of two Iveco Daily vehicles meeting Euro 2 fumes emission standard, which were exchanged for two Fiat Ducato vehicles meeting Euro 4 fumes emission standard
- c) Scrapping of Żuk vehicle with Euro 1 fumes emission standard, which was exchanged for Citroen vehicle meeting Euro 4 fumes emission standard





OCHRONA ŚRODOWISKA

ENVIRONMENTAL PROTECTION

normę emisji spalin Euro 4;

c) dokonano kasacji pojazdu marki „Żuk” spełniającego normę emisji spalin Euro 1, którego zastąpiono pojazdem marki „CITROËN” spełniający normę emisji spalin Euro 4.

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

1. W 2015 roku przeprowadzano wycinkę drzew i krzewów, które zostały powalone podczas gwałtownych burz w okresie letnim i drzew oraz konarów, które stwarzały zagrożenie zniszczenia trakcji tramwajowej, uszkodzenia mienia i bezpieczeństwa ludzi lub kolidowały z planowanymi inwestycjami na naszym lub użytkowanym przez nas terenie.

2. W pozostałym zakresie ograniczono przycinkę gałęzi drzew i krzewów do niezbędnie koniecznej, realizowano ją jedynie w niewielkim zakresie siłami własnymi MPK.

3. W roku 2015 kontynuowano prace pielęgnacyjne terenów zielonych oraz nasadzonych roślin w ramach realizowanych inwestycji z lat wcześniejszych (np. Franowo)

4. W 2015 roku kontynuowano monitoring środowiska gruntowo – wodnego w rejonie stacji paliw A1 i A3 (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).

C. Gospodarka odpadami:

1. Realizowano selektywną zbiórkę oraz minimalizację odpadów według decyzji Prezydenta Miasta Poznania pozwalającej na wytwarzanie odpadów na terenach zajezdni „Forteczna”, „Warszawska” i „Kacza”.

2. Wobec zmiany przepisów w roku 2015 uzyskano dla zajezdni tramwajowej „Głogowska” i „Franowo” oraz dla Bazy remontowej „Drobna” decyzję Prezydenta Miasta Poznania pozwalającą na wytwarzanie odpadów (w poprzedniej treści ustawy obiekty nie wymagały pozwolenia na wytwarzanie odpadów).

3. Dla zajezdni „Franowo” i „Warszawska” uzyskano również decyzję Prezydenta Miasta Poznania pozwalającą na zbieranie odpadów remontowych.

4. Prawidłowe realizowanie programu gospodarki odpadami „PGO” to m.in. zapewnienie najkorzystniejszego odbioru i rozliczenia wszystkich odpadów zgłaszanych przez poszczególne wydziały, przez firmy posiadające koncesje na dalsze zagospodarowanie odpadów, oraz kontrola gospodarki odpadami i ich zmniejszania w miarę możliwości w MPK POZNAŃ Sp. z o.o. W 2015 roku, ilości wytwarzanych odpadów były na poziomie porównywalnym do roku 2014.

5. W 2015r kontynuowano sprzedaż odpadów: złomu stalowego, złomu metali kolorowych, oleju przepracowanego, wyeksploatowanych pojazdów oraz nieodpłatny odbiór akumulatorów kwasowych, zasadowych i baterii. Pozwoliło to na całkowite pokrycie kosztów zagospodarowania, odzysku i unieszkodliwiania pozostałych odpadów.

6. W wyniku złożonych do ZMGOAP korekt deklaracji opłat za zagospodarowanie odpadów komunalnych zmniejszono obciążenia za odbiór odpadów komunalnych z terenów zajezdni o około 3 tys zł/m-c.

7. Wobec osiągnięcia porozumienia z ZMGOAP w sprawie wyłączenia pętli tramwajowych z systemu ZMGOAP od września 2015 r. wyzerowano deklaracje dla 9-ciu pętli tramwajowych co obniżyło opłaty za odbiór odpadów komunalnych z pętli tramwajowych o ca. 1,1 tys zł/m-c.

D. Gospodarka wodno-ściekowa:

1. W zajezdni autobusowej przy ul. Kaczej wykonano modernizację kanalizacji technologicznej odprowadzenia ścieków z separatora stanowiska mycia części i podzespołów.

2. Na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej przeprowadzono prace

B. Biosphere protection, earth, ground water environment

1. In 2015 trees and bushes clearance was undertaken, those which were knocked down during intense storms in summer as well as trees and branches causing the risk of tram catenary, damage of property and people safety, or collision with planned investment, caused by them on our property or property used by the company.

2. In the remaining extent cutting of trees and bushes was limited to indispensably needed, it was conducted in low number by own MPK means only.

3. In 2015 care of green was continued as well as compensational planting due to investment from previous years (e.g. Franowo).

4. In 2015 ground water environment monitoring in the vicinity of A1 and A3 gas stations was continued (water inspection by systematic analysis of piezometer samples).

C. Waste management:

1. Selective collection and minimising of waste was carried out according to decision of the President of Poznań, allowing waste production in Forteczna, Warszawska and Kacza depots.

2. Due to change in regulations in 2015 decision of the President of Poznań, allowing waste production in Głogowska and Franowo tram depot and Drobna repair facility was obtained (in the previous resolution facilities did not need waste production consent).

3. For Franowo and Warszawska depots decision of the President of Poznań, allowing repair waste collection was obtained.

4. Carrying out the waste management programme in force (PGO), is, among others, assuring the most favorable reception and settlement of all wastes reported by particular departments by licensed companies with the right to their further recycling, as well as auditing of waste management and their reducing in MPK Poznań in the possible extent. In 2015 the amount of produced waste was in the level comparable to 2014.

5. The sale of waste was continued in 2015: metal waste, coloured metal waste, exploited oil, exploited vehicles as well as acid and alkaline batteries. It let to cover all costs of management, recycling and disposal of other wastes.

6. As a result of submitted ZMGOAP declaration corrections concerning fees for management of communal waste burdens for depots waste collection was decreased by approx. 3 thousand PLN per month.

7. Due to agreement with ZMGOAP concerning exclusion of tram loops from ZMGOAP system since September 2015, declarations from 9 tram loops were reduced to zero what resulted in decrease of communal waste collection from tram loops by approx. 1,1 thousand PLN per month.

D. Water – sewage management:

1. Modernisation of technological sewage system collecting sewage from separator of parts and subassemblies wash stand in Kacza bus depot.

2. In Warszawska depot drainage system was introduced – drainage of petrol station and continuation of works in sewage system modernisation – linear drainage of 96 m on parking and manoeuvring square behind OC hall.

3. In the location of Maltanka Park Railway 1,5 m3 non run off tank for sanitary sewers from railway workshop was assembled.





OCHRONA ŚRODOWISKA

ENVIRONMENTAL PROTECTION

wykonania odwodnienia – drenażu terenu stacji paliw oraz dokończone prace w zakresie przebudowy sieci kanalizacyjnej zajezdni – wykonano odwodnienie liniowe dł. 96 mb placu postojowo-manewrowego za halą OC.

3. Na terenie Kolejki Parkowej Maltanka zamontowano zbiornik bezodpływowy o pojemności 1,5 m³ na ścieki sanitarne z warsztatu kolejki.

4. 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 przeprowadzane są analizy kontrolne ścieków pod względem zawartości substancji ropopochodnych fosforu ogólnego i azotu amonowego.

5. 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.

6. 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 i Franowo.

E. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

1. Zakupiono 1 trzyczłonowy wagon typu Moderus Beta MF02.

2. Wycofano 6 sztuk wyeksploatowanych wagonów tramwajowych 105Na i 1 szt. GT8.

3. Przetaczano obręcze kół wagonów tramwajowych (zajezdnia przy ul. Głogowskiej i Franowie) eliminując płaskie miejsca będące źródłem zwiększonego hałasu, w 2015 roku poddano reprofiliacji obręcze w 526 wózkach tramwajowych w 251 wagonach.

4. W ramach możliwości Spółka wykonywała prace konserwacyjne, bieżące remonty torowisk tramwajowych na łącznej długości 1500 mtp takie jak: wymiana szyn, zwrotnic, podzwrotnic i rozjazdów, wymiana podłoża pod torowiskiem, podlew, wstawek szynowych, pojedynczych podkładów, wymiana przytwierdzeń i akcesoriów torowych itp. Utrzymanie prawidłowego stanu technicznego torowisk oprócz zapewnienia przejeźdźności i zapobieganiu uszkodzeniom lub wykolejeniom tramwajów przyczynia się także do znacznego obniżenia hałasu emitowanego od torowiska, nawet o ok. 3dBA.

F. Inne działania mające na celu spełnienie wymagań ochrony środowiska naturalnego:

1. Spółka dąży do optymalnego zużycia energii elektrycznej i obciążenia systemu elektroenergetycznego. Przy wykorzystaniu nowoczesnego oprogramowania komputerowego na bieżąco dokonywana jest analiza zużycia energii elektrycznej i poboru mocy na poszczególnych stacjach prostownikowych, co w konsekwencji pozwala na dokonywanie zmiany konfiguracji zasilania napowietrznej sieci trakcyjnej. Nowoczesny tabor tramwajowy podczas hamowania pozwala na oddawanie energii elektrycznej do sieci trakcyjnej lub wykorzystanie ją na potrzeby własne (oświetlenie, ogrzewanie, zasilanie elementów i urządzeń informacji pasażerskiej).

2. Podejmowano działania zmierzające do zmniejszenia generowanych przez tabor zakłóceń radioelektrycznych oraz zużycia ślizgów grafitowych odbieraków prądu i ograniczenia zakłóceń w przepływie prądu.

3. Opracowywano specyfikacje przetargowe dotyczące ochrony środowiska m.in. na unieszkodliwianie i sprzedaż odpadów, zagospodarowywanie odpadów przez firmy świadczące usługi, itp.

4. Execution of the Consent of Poznań President obtained in 2013 granting MPK Poznań Sp. z o.o. a permit to generate industrial sewage with substances hazardous for water environment from car washes, tram, bus depots and transport facilities located in Poznań into the city sewage system. According to legal duty, once every half a year we assign a performance of sewage check-up analysis in respect of oil-derivative product content general phosphorus and ammoniacal nitrogen.

5. According to the agreement with licensed external company all liquid wastes from properties used by MPK POZNAŃ Sp. z o.o. were transported to storage reservoir located in sewage system of AQUANET S.A.

6. External washing of the fleet with the use of modern wash facility with closed water circulation system and sewage treatment is carried out in bus depots at Warszawska and Kacza St. as well as in tram depot at Głogowska St and Franowo.

E. Protection from traffic noise:

1. One three-part tram Moderus Beta MF02 type was acquired.

2. Withdrawal of 6 units of exploited 105 Na and one unit of GT8 trams.

3. Reprofiling of tram bogie rims was undertaken (in Głogowska and Franowo depot) eliminating flat places being the main source of increased noise, in 2015 526 rims in tram bogies in 251 tram coaches were reprofiled.

4. Whenever possible the company was undertaking maintenance works, repairs of tracks in the total distance of 1500 m such as: exchange of rails, switches and junctions, exchange of track land substrate, rail inlets, base concrete, single railroad ties, exchange of attachments and rail accessories, etc. Maintenance of a proper technical state of tracks apart from ensuring their passage and preventing damage and derailling of trams, contributes to significant decrease of track noise emission even by approx. 3dBA.

F. Other activities aimed at fulfilment of natural environment protection requirements:

1. The company strives to optimal use of electrical energy and load of electro energetic system. With the use of modern computer software analysis of current use of electric energy and power consumption on particular rectifier station, what as a consequence allow changes in power supply of overhead contact lines being made. Modern tram fleet let to give back an energy produced while breaking to tram overhead contact lines or use it for its own purpose (lighting, heating, power supply of elements and passenger information systems).

2. Activities aimed at reduction of fleet generated radio-electric disruptions and usage of graphite slides of pantographs as well as disruptions in electricity discharge.

3. Tender specification concerning environment protection was prepared, among others for waste disposal and sale, waste management by companies providing services, etc.

4. Charges for environment protections were incurred:

- charges for the use of environment
- charges for taking rain sewage and snowmelt to rain sewage system

5. Substantial cost of maintenance and exploitation with their influence on environment protection were incurred, including:

- cleaning of separators and sewage system, costs of cleaning of sewage system in MPK facilities and on tram routes in the city,
- waste disposal,
- rails repairs,
- keeping MPK Poznań Sp. z o.o. facilities, PNR, tram routes clean, Keeping bus and tram fleet clean.



OCHRONA ŚRODOWISKA

ENVIRONMENTAL PROTECTION

4. Ponocono opłaty dotyczące ochrony środowiska m.in.:

- opłaty za korzystanie ze środowiska,
- opłaty tytułem zrzutu ścieków opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej

5. Ponocono także znaczne koszty „utrzymaniowe” i eksploatacyjne mające lub mogące mieć wpływ na ochronę środowiska, dotyczące:

- czyszczenia separatorów i kanalizacji tj. koszty wykonania czyszczenia kanalizacji na obiektach MPK i na trasach tramwajowych użytkowanych na mieście,
- unieszkodliwiania odpadów,
- pielęgnacji zieleni,
- remontu torowisk,
- utrzymania czystości obiektów MPK Poznań Sp. z o.o., PNR, tras tramwajowych,
- utrzymania czystości taboru autobusowego i tramwajowego.

6. 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.:

- decyzje na wytwarzanie odpadów,
- decyzja na odzysk odpadów oznaczonych kodem odpadu 160104* - kasowane pojazdy – wagony tramwajowe,
- decyzja o dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne).

6. The company possess all decisions required by Environment Protection Law, Waste Law, Polish Water Law, Act on Maintaining Cleanliness and Order in Communes for its depots, i.e.:

- waste production decisions,
- decision for recycling of waste 160104* code – scrapped vehicles – tram coaches,
- decision on permissible emission of air contamination,
- water permits (for sewage with potential hazardous substances).





PRACOWNICY WORKERS

Polityka personalna w 2015 roku skoncentrowana była na zapewnieniu właściwej obsady na wszystkich stanowiskach w Spółce, przede wszystkim w wiodącej grupie zawodowej prowadzących pojazdy: kierowców autobusu i motorniczych, a także na dalszym podnoszeniu kompetencji kierowniczych w celu osiągnięcia jak najwyższej jakości pracy we wszystkich zespołach.

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

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

Personal policy in 2015 was focused on ensuring proper cast for all positions, specially for leading professional group of drivers: bus drivers and tram drivers, well as increase of managerial competences aimed at achievement of as high as possible quality of work in all teams.

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.

Tabela 1. Średnioroczne zatrudnienie w latach 2014-2015 (w etatach)
Tabela 1. Average annual level of employment in 2014-2015 (permanent posts))

WYSZCZEGÓLNIENIE	2014	2015	DYNAMIKA (%)	STRUKTURA 2015(%)
kierowcy	794	795	100,13%	33,45%
motorniczkowie	506	507	100,20%	21,33%
st. obsługi przewozów	118	116	98,31%	4,88%
st. obsługi technicznej	676	660	97,63%	27,77%
st. administracyjno-techniczne	240	238	99,17%	10,01%
st. kierownicze	61	61	100,00%	2,57%
ogółem MPK	2395	2377	99,25%	100,00%

Zatrudnienie w grupie prowadzących pojazdy, tj. kierowców i motorniczych wzrosło o 2 etaty w porównaniu z rokiem 2014. Zatrudnienie w grupie stanowisk obsługi przewozów oraz obsługi technicznej zmniejszono o około 2,3%. Ilość etatów stanowisk administracyjno-technicznych spadła o 2. Średnia liczba etatów na stanowiskach kierowniczych pozostała bez zmian w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Zatrudnienie ogółem w 2015 roku w porównaniu z rokiem poprzednim spadło o 18 etatów i wyniosło 2377 etatów.

Największą grupę zawodową w strukturze zatrudnienia w 2015 roku stanowili prowadzący pojazdy, tj. 54,78%. Na drugim miejscu znajdują się stanowiska obsługi technicznej 27,77%, dalej stanowiska administracyjno-techniczne 10,01% i stanowiska obsługi przewozów 4,88%. Stanowiska kierownicze stanowią 2,57% w strukturze zatrudnienia.

Employment in the group of bus and tram drivers have increased by 2 posts in comparison to 2014. Employment in the group of transit personnel and in technical maintenance personnel have been decreased by 2,3%. The number of posts for administrative and technical personnel have decreased by two. Average number of posts for management have been constant in comparison with preceding year.

Employment in general in 2015 in comparison to preceding year have declined by 18 posts and have reached the level of 2377 posts.

The most numerous professional group in the structure of employment in 2015 were vehicles drivers, ie. 54,78%. Technical maintenance personnel are on the second place – 27,77%, administrative and technical personnel – 10,01% and transit personnel 4,88%. Management personnel constitute 2,57% in the employment structure.





PRACOWNICY WORKERS

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 31.12.2015)

LP	GRUPA PRACOWNIKÓW WG WIEKU	ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH		STRUKTURA
		2014	2015	
1	20-25	58	60	2,39%
2	26-30	146	154	6,13%
3	31-35	208	220	8,75%
4	36-40	260	262	10,42%
5	41-45	344	314	12,49%
6	46-50	392	395	15,71%
7	51-55	438	422	16,78%
8	56-60	495	492	19,57%
9	61-65	155	177	7,04%
10	66-70	14	18	0,72%
OGÓŁEM		2510	2514	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 31.12.2015)

LP	GRUPA PRACOWNIKÓW WG STAŻU	ILOŚĆ ZATRUDNIONYCH		STRUKTURA
		2014	2015	
1	0-10	878	952	37,87%
2	11-15	324	266	10,58%
3	16-20	229	263	10,46%
4	21-25	369	309	12,29%
5	26-30	242	257	10,22%
6	31-35	200	176	7,00%
7	36-40	140	150	5,97%
8	41-45	92	106	4,22%
9	46-50	34	34	1,35%
10	51-55	2	1	0,04%
OGÓŁEM		2510	2514	100,00%





PRZEWOZY TRANSPORTATION

W 2015 roku realizując usługi komunikacyjne (wraz z imprezami masowymi) zamówione przez ZTM wykonano 29 886 236 km. Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych zawierał 30 459 368 km, w tym 11 499 169 pckm w komunikacji tramwajowej i 18 960 199 wzm w komunikacji autobusowej. Remonty ulic na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2015 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 11 070 870 pckm natomiast w komunikacji autobusowej 19 286 744 wzm. W 2015 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w 98,12%.

W związku z trwającymi remontami Ronda Kaponiera i mostu Uniwersyteckiego oraz skrzyżowania Dąbrowskiego - Przybyszewskiego i ulicy Dąbrowskiego do Ogrodów w istniejącym układzie komunikacyjnym zachodziła konieczność częstych zmian tras komunikacyjnych i rozkładów jazdy. Występowały także utrudnienia komunikacyjne związane z modernizacją i budową sygnalizacji świetlanych w ramach programu ITS.

W wyniku powyższych remontów oraz nadmiernego zatłoczenia ulic odnotowano znaczne utrudnienia w komunikacji autobusowej na wielu liniach.

Wykonane w 2015 roku prace drogowe negatywnie wpłynęły także na realizację rozkładu jazdy w komunikacji tramwajowej. Często dochodziło 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%. Osiągnięty w 2015 roku przed odwołaniami wynosił odpowiednio 85,82% i 76,37%, a więc poniżej oczekiwanego poziomu na co wpływ miały przeprowadzane remonty i przebudowy, kongestia w ruchu drogowym spowodowana szczytem komunikacyjnym oraz innymi czynnikami takimi jak imprezy masowe, utrudnienia w rejonie przejazdów kolejowych i inne zdarzenia losowe. Po przeprowadzeniu procedury odwoławczej wskaźniki te wynosiły odpowiednio w komunikacji autobusowej 94,16% i tramwajowej 94,57% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2015 roku odnotowano większą ilość występujących usterek taboru w stosunku do roku 2014, co spowodowało zwiększenie współczynnika zawodności. Ilość usterek była jednak niższa niż w roku 2013. Przyczyną zwiększonych usterek było bardzo duże uruchomienie taboru autobusowego.

W 2015 by carrying out public transport services (together with mass events) ordered by the Municipal Transport Authority 29 886 236 kilometers were performed. The plan of transportation performance being a source of Annex I of Public Service Contract included 30 459 368 kilometers, from which 11 499 169 kilometers in tram transport and 18 960 199 kilometers in bus transport. Due to repair works undertaken in 2015, reorganization of planned transportation performance had to take place. According to arrangements with MTA, revised transportation performance plan was prepared every month including introduced changes in schedule. Due to above mentioned activities transportation performance plan for tram transport was ordered at the level of 11 070 870 tram km, and for bus transport 19 286 744 km. In 2015 transportation performance in relation to Annex I was executed at the level of 98,12%.

Due to ongoing modernisation of Kaponiera Roundabout and the University Bridge as well as Dąbrowskiego St. in the direction of Ogrody, changes in existing transportation system, routes and timetables were necessary. Due to modernisation and building of traffic lights within ITS programme impediments in transportation took place as well.

As a result of above mentioned repairs and increased streets congestions relevant impediments in bus transportation on many routes were noted.

Road repairs done in 2015 negatively influenced realization of timetables in tram transportation as well. Defective functioning of traffic lights system and tottering of tram priorities was often situation as well what had an influence on punctuality.

Expected punctuality indicator for tram transportation vehicles was 90% and for bus transportation was 85%. Indicators reached before appeals in 2015 were respectively 85,82% and 76,37%, thus lower than expected level what was influenced by repairs and reconstructions, traffic congestions caused by peak hours and other factors such as mass events, impediments in the area of rail crosses and other random events. After appeal procedure indicators were respectively 94,16% in bus transportation and 94,57% in tram transportation and were higher than expected level.

In 2015 the higher number of fleet defects was noted in comparison to 2014, what resulted in the increase of unreliability indicator. The number of effects was however lower than in 2013. The reason for higher number of defects was very high number of launched bus fleet.





PRZEWOZY TRANSPORTATION

Tabela 4. Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Table 4. Exploitation indicators (average in year)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2014	2015	RÓŻNICA (2015-2014)
1. Średni stan inwentarzowy - wozy /w szt./	635	624	-10,83
tramwaje (wozy)	317	307	-10,53
tramwaje (pociągi)	227	220	-6,94
autobusy	317	317	-0,30
2. Średnie uruchomienie - wozy /w szt./	501	512	-11,09
tramwaje (wozy)	231	233	1,78
tramwaje (pociągi)	163	169	5,58
autobusy	270	280	9,31
3. Średnia gotowość - wozy /w szt./	531	540	9,64
tramwaje (wozy)	251	256	5,00
tramwaje (pociągi)	176	183	6,81
autobusy	280	284	4,64
4. Współczynnik uruchomienia /w %/	79,00	82,15	3,15
tramwaje (wozy)	72,72	75,79	3,07
tramwaje (pociągi)	72,06	76,88	4,82
autobusy	85,28	88,30	3,02
5. Współczynnik gotowości /w %/	83,62	86,59	2,97
tramwaje (wozy)	78,98	83,32	4,34
tramwaje (pociągi)	77,82	83,38	5,56
autobusy	88,20	89,75	1,55
6. Współczynnik punktualności z pomiarów /w %/	79,76	78,93	-0,83
tramwaje	88,57	85,82	-2,75
autobusy	75,78	76,37	0,59
7. Współczynnik punktualności z pomiarów (uznany przez ZTM) /w %/	94,20	94,27	-0,07
tramwaje	95,18	94,57	-0,61
autobusy	93,76	94,16	0,40
8. Współczynnik zawodności /w %/	1,52	2,57	1,05
tramwaje	1,28	1,97	0,69
autobusy	1,63	2,79	1,16
9. Praca przewozowa /w tys km/	29 410	29 858	448
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 934	10 950	16
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 476	18 908	432
10. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi /w tys km/	29 426	29 886	-
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 946	10 965	19
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 479	18 921	442





UKŁAD KOMUNIKACYJNY I TABOR

TRANSPORTATION NETWORK AND VEHICLES

Wzrost długości linii tramwajowych o 1,97% został spowodowany uruchomieniem linii nr 20 na trasie Os. Jana III Sobieskiego – Rondo Rataje, której zadaniem było zwiększenie zdolności przewozowej w godzinach szczytów komunikacyjnych na układzie PST oraz zapewnienie bezpośredniego połączenia z Ratajami.

W związku z prowadzonymi remontami ulic i związaną z tym koniecznością organizacji tras objazdowych w 2015 roku liczba tramwajowych linii dziennych spadła o 2 w porównaniu do 2014 r. Reorganizacja układu komunikacyjnego w północno-wschodnim rejonie miasta (Karolin, Koziegłowy) spowodowała utworzenie nowych linii autobusowych, tj. 321, 348. Natomiast w zachodniej części miasta łączącej Junikowo z Dąbrówką uruchomiono nową linię 727. Spowodowało to zwiększenie długości linii o 29,07% oraz tras autobusowych o 7,01% w stosunku do roku ubiegłego.

An increase in the length of tram routes by 1,97% was caused by an introduction of line no 20 from Os. Jana III Sobieskiego to Rataje Roundabout, which aim was the increase of service capability in transport peak time on PST and assuring of direct connection with Rataje.

Due to streets work repairs and necessity of bypass organization in 2015 the length of tram day lines decreased by 2 in comparison to 2014. Reorganisation of transport network in the north-east region of the city (Karolin, Koziegłowy) resulted in the launch of new bus lines, ie. 321, 348. In the west part of the city linking Junikowo and Dąbrówka new line 727 was launched. It caused the extension of line length by 29,07% and bus routes by 7,01% in comparison to preceding year.

Tabela 5. Dane ogólne (stan na koniec roku)

Table 5. General data (as at the end of the year)

WYSZCZEGÓLNIENIE	31.12.2014	31.12.2015	DYNAMIKA (%)
1. Liczba linii komunikacyjnych	95	96	101,05
a linie dzienne, w tym:	74	75	101,35
tramwaje	20	18	90,00
autobusy	54	57	105,56
b linie nocne	21	21	100,00
tramwaje	1	1	100,00
autobusy	20	20	100,00
2. Długość linii komunikacyjnych /km/	963,95	1 137,16	117,97
a linie dzienne, w tym:	716,41	859,87	120,02
tramwaje	239,02	243,72	101,97
autobusy	477,39	616,15	129,07
b linie nocne	247,54	277,29	112,02
tramwaje	13,24	13,24	100,00
autobusy	234,30	264,05	112,7
3. Długość tras komunikacyjnych /km/	386,51	405,52	104,92
tramwaje	70,09	66,90	95,45
autobusy	316,42	338,61	107,01

W 2015 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 2015r. wyniósł 313 szt. i był niższy o 6 sztuk w stosunku do roku poprzedniego, co wynika z:

- likwidacji 6 sztuk czteroosiowych wagonów silnikowych 105 Na (z 1984 r. i 1989 r.),

In 2015 the company was conducting a consequent fleet policy aimed at successive Exchange of exploited fleet for technologically new meeting high norms of environment protection EURO VI and EEV, as well as increasing passengers comfort.

The number of tram fleet as for the end of 2015 was 313 units and was lower by 3 units in comparison to preceding year what was a result of:

- scrapping of 6 units of four axis engine tram coaches 105Na (produced in 1984 and 1989)



UKŁAD KOMUNIKACYJNY I TABOR TRANSPORTATION NETWORK AND VEHICLES

Tabela 6. Tabor (stan na koniec roku)

Table 6. Vehicles (as at the end of the year)

WYSZCZEGÓLNIENIE	31.12.2014	31.12.2015	DYNAMIKA (%)
Tramwaje - wagony w szt.	319	313	98,12
105N	180	174	96,67
GT6, GT8, GT8/0	47	46	97,87
RT6N1	10	10	100,00
Combino	14	14	100,00
Moderus Beta	23	24	104,35
Solaris Tramino	45	45	100,00
Autobusy w szt.	282	281	99,65
Jelcz M125M Vecto	7	7	100,00
MAN	72	71	98,61
Neoplan	4	4	100,00
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

Tabela 7. Tabor - dzierżawiony i używany (stan na koniec roku)

Table 7. Vehicles - leased and borrowed (as at the end of the year)

WYSZCZEGÓLNIENIE	31.12.2014	31.12.2015	DYNAMIKA (%)
Tramwaje dzierżawione w szt.	1	1	100,00
Solaris Tramino	1	1	100,00
Autobusy dzierżawione w szt.	35	35	100,00
Solaris Urbino 12	33	33	100,00
Solaris Urbino 18	2	2	100,00

- likwidacji 1 sztuki przegubowego ośmioosiowego trzyczłonowego wagonu typu GT8 (z 1961 r.),

- zakupu 1 sztuki trzyczłonowego wagonu przegubowego typu Moderus Beta MF02 AC (tabela nr 2). Posiadają one ok. 25% niskiej podłogi w członie środkowym, do ich napędu zastosowano energooszczędne silniki prądu przemiennego.

Liczba taboru autobusowego w stanie majątku zmniejszyła się o 1 szt. w stosunku do roku 2014 i wyniosła 281 autobusy (tabela nr 2). Przeprowadzono procedurę przetargową i podpisano umowę na dzierżawę 20 niskopodłogowych autobusów przegubowych z dostawą na rok 2016.

W 2015 roku 1 autobus – Man Lion's City, został przekształcony na tabor szkoleniowy przesunięto go do Działu „Ośrodek Szkolenia Zawodowego”.

W 2015 roku kontynuowano dzierżawę 1 szt. tramwaju Solaris Tramino 33 szt. autobusów standardowych Solaris Urbino 12, oraz 2 przegubowych Solarisów Urbino 18.

W związku z powyższym ponad 53% taboru autobusowego charakteryzuje się najwyższą normą emisji spalin tj. EURO 5, EEV oraz EURO 6, a tylko około 10% autobusów normą emisji spalin EURO 2.

- scrapping of 1 unit of articulated eight axis three part tram GT8 type (produced in 1961).

- purchase of 1 unit of three part articulated tram Moderus Beta MF02 type (table 2).

They have approx. 25% of low floor in the middle part, with energy effective AC engines for their drive.

The number of bus fleet in stock decreased by 1 unit in comparison to 2014 and reached 281 buses (table 2). Tender procedure was carried out and an agreement for a lease of 20 low floor articulated buses with supply in 2016 was executed.

In 2015 one bus – Man Lion's City was converted to training fleet and moved to Department of "Vocational Training Centre".

In 2015 further lease of 1 unit of Solaris Tramino tram, 33 units of standard buses Solaris Urbino 12 and 2 articulated Solaris Urbino 18.

Having in mind above mentioned over 53% of bus fleet have the highest fumes emission standard, ie. EURO 5, EEV and EURO 6 and only approximately 10% have the lowest fumes emission standard EURO 2.





KOLEJKA PARKOWA MALTANKA I LINIE TURYSTYCZNE PARK RAILWAY MALTANKA AND TOURIST LINES

W 2015 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 Maltce 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.

In 2015 we were continuing to enrich our tourism offer what was directly connected with our enter into the Poznan Local Tourism Organization in 2013, what significantly influenced operations undertaken in the context of organisation of extra fares for inhabitants.

On weekend preceding May holidays, the season of tourism attractions in MPK started. Historical trams and buses set out on their routes and locomotive which is celebrating its popularity records set out on its picturesque iron route.

Poznan can now be visited without map and guide. For a weekend ride along city street it is enough to go to Gajowa stop and learn about history of the most beautiful corners of our borough through windscreen of historical N-tram or refurbished „cucumber bus”. This year's novelty were one day tickets, so called hop-on hop-off, which let passengers depart on one stop, to sightsee and wander and then to continue his trip with the next course with the same ticket. Their price was twice the price of ordinary one fare ticket, which were available so far.





SPRZEDAŻ

SALE

Prychody 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, w tym modernizacje i remonty na zlecenia podmiotów zewnętrznych, a dotyczące robót budowlanych infrastruktury torowo-sieciowej oraz prace związane z remontem tejże infrastruktury realizowane na zlecenie ZTM w ramach tzw. Umowy Powierzenia,
- windykacja,
- pozostałe.

4. Działalności pozostałej:

- wpływy z czynszów.

Revenue from sales are obtained from four sources:

1. Public transport activities, by executing of public service agreement in the area of local public transport:

- tram transportation,
- bus transportation,

2. Other transportation activities (other land transport):

- other transportation,
- transportation by Maltanka.

3. Auxiliary activities, including among others:

- renting advertising surface in tram and buses,
- paid services, including modernisation and repairs as a commission task of external entities, concerning construction works of rail and catenary infrastructure and works connected with repairs of this infrastructure carried out as an assignment of performance of the task within Entrustment Agreement,
- collection of receivables,
- others.

4. Other activity:

- rent revenues.

Tabela 8. Wielkość przychodów ze sprzedaży w latach 2014-2015

Table 8. xxx

WYSZCZEGÓLNIENIE	2014	2015	DYNAMIKA (%)
I. Działalność przewozowa (realizacja umowy)	322 384 175	324	100,54 %
- autobus	140 293 198	324 131 279	100,54 %
- tramwaj	182 090 977		
II. Pozostała działalność przewozowa	2 443 822	3 181 203	130,17 %
- pozostałe przewozy	1 895 832	2 663 656	140,50 %
- kolejka Maltanka	547 990	517 546	94,44 %
III. Działalność pomocnicza	4 361 956	8 256 523	189,28 %
- reklama	1 495 363	1 637 501	109,51 %
- roboty odpłatne, dzierżawa, transport	837 409	1 012 574	120,92 %
- badania diagnostyczne	384 180	397 790	103,54 %
- inne przychody, w tym:	681 675	3 172 389	465,38 %
umowa powierzenia	304 863	2 733 841	896,74 %
- windykacja	963 329	2 036 268	211,38 %
IV. Działalność pozostała	132 169	124 414	94,13 %
V. Razem przychody ze sprzedaży	329 322 122	335 693 419	101,93 %



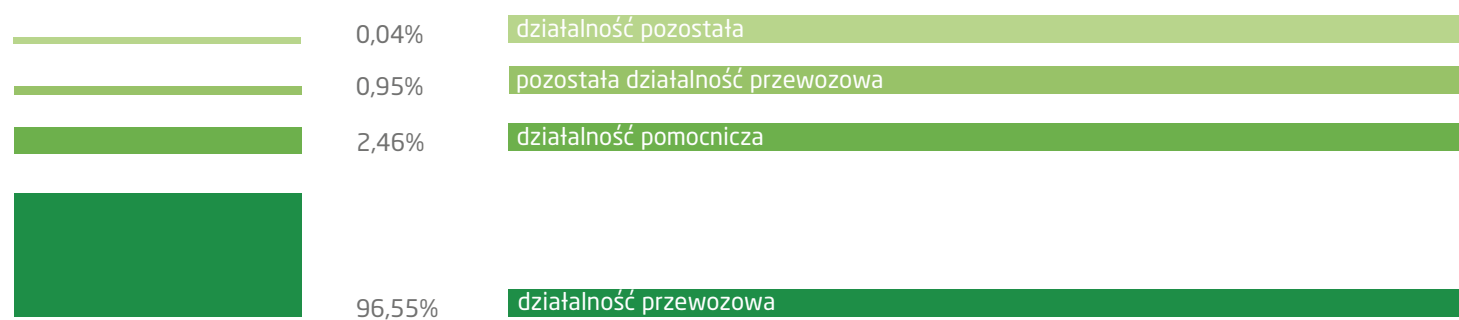
SPRZEDAŻ SALE

Przychody ze sprzedaży ogółem w 2015 roku wyniosły około 335,7 mln zł i były wyższe o ok 2% w porównaniu z rokiem ubiegłym. W strukturze przychodów ze sprzedaży największy udział stanowią przychody z działalności przewozowej, tj. 96,55%, dalej przychody z działalności pomocniczej 2,46%, przychody z pozostałej działalności przewozowej 0,95% zaś przychody z działalności pozostałej 0,04%.

Total revenue from sales in 2015 amounted to approximately 335,7 ml PLN and were higher by 2% in comparison to preceding year. The biggest contribution in the structure of revenues from sales belonged to revenues from public transport activities, i.e. 96,55%, further revenues from auxiliary activities at the level of 2,46%, other transportation activities amounted to 0,95% and other activity reached 0,04%.

Wykres 1. Struktura przychodów ze sprzedaży w 2015 roku

Chart 1. Structure of xxx in 2015





ŚRODKI TRWAŁE FIXED ASSETS

Realizacja zadań inwestycyjnych w 2015 roku ukształtowała się na poziomie 79,77% w stosunku do przyjętego planu. Odchylenia od planu, w odniesieniu do istotnych grup zadań inwestycyjnych przedstawiają się następująco:

- Budowa i modernizacje zajezdni – realizacja zadań kształtowała się na poziomie 95,67% w stosunku do planowanych nakładów; w 2016 r. kontynuowane będą zadania zapoczątkowane w 2015 r. dotyczące modernizacji zajezdni Głogowska i prac dodatkowych na zajezdni Franowo, ponadto w 2016 r. nastąpi kontynuacja realizacji zadań związanych z modernizacją Kolejki Parkowej Maltanka.

- Tabor tramwajowy – realizacja zadań kształtowała się na poziomie 36,02% w stosunku do planowanych nakładów; w wyniku aneksu do umowy z Modertrans, przesunięto modernizację na 2016 r. wagonów tramwajowych Tatra RT-6 zakupionych w 2015 r.

- Zakup maszyn i pojazdów – realizacja zadań kształtowała się na poziomie 87,5% w stosunku do planowanych nakładów

- Informatyka – w 2015 r. wykonanie w stosunku do zaplanowanych nakładów kształtowało się na poziomie 14,21%. Relatywnie niskie wykonanie wynika z braku realizacji w 2015 r. następujących przedsięwzięć:

- a) I etap modernizacji sieci teleinformatycznej Głogowska – opracowane zostały założenia, natomiast realizacja uległa przesunięciu na kolejne lata w związku ze zmianami w zakresie zagospodarowania terenu Zajezdni Głogowska (przeznaczenie budynku Zębca, serwerowni i ewentualnego wykonania dodatkowych torów odstawczych w jego miejscu),
- b) system zadań przewozowych (zakup oprogramowania, serwerów i stacji roboczych) – przeprowadzono dialog techniczny i opracowano dokumentację SIWZ – przetarg ogłoszony został w listopadzie 2015, zadanie jest planowane do realizacji w 2016 pod warunkiem uzyskania satysfakcjonującej oferty na wykonanie prac,
- c) FireWall – rezygnacja z zakupu sprzętu z przyczyn funkcjonalnych na rzecz nowej wersji oprogramowania – licencja na okres 3 lat ze środków bieżących,
- d) system kodów kreskowych (oprogramowanie i sprzęt) – zadanie przesunięte do realizacji na 2016 r. z uwagi na przedłużający się dialog techniczny,
- e) system elektronicznego obiegu dokumentów (oprogramowanie i sprzęt) – realizacja zadania planowana w 2016 r. – ogłoszenie o dialogu nastąpiło w grudniu 2015.

- Pozostałe inwestycje – w pozycji tej wykazywana jest wartość nabytych środków niskocennych i pozostałe, realizacja zadań ukształtowała się na poziomie 62,69% w stosunku do planowanych nakładów.

Execution of investment in 2015 reached the level of 79,77% in comparison to the accepted plan. Plan deflection with the reference to significant groups of investment tasks was as follows:

- Building and modernisation of depots – completion of tasks amounted to the level of 95,67% in comparison to planned expenditures; in 2016 tasks started in 2015 are going to be continued concerning the modernisation of Głogowska depot and additional works in Franowo depot, moreover continuation of tasks concerning modernisation of Maltanka Park Railway are going to be carried out in 2016.

- Tram fleet – completion of tasks reached the level of 36,02% in comparison to planned expenditures; as a result of amendment of Modertrans agreement, modernisation of Tatra RT-6 trams purchased in 2015 was moved to 2016.

- Purchase of machines and vehicles – completion of tasks was at the level of 87,5% in comparison to planned expenditures

- IT – in 2015 completion in comparison to planned expenditures reached the level of 14,21%. Relatively low completion was a result of non-realisation of following undertakings in 2015:

- a) I phase of IT net in Głogowska – assumptions were prepared, however the realisation was postponed for further years as a result of changes in the area of land use in Głogowska depot (destination of Zębca building, servers room and potential implementation of additional tracks in this place)
- b) transportation tasks system (purchase of software, servers and workstations) – technical dialogue was conducted and SIWZ documentation was prepared – tender was noticed in November 2015, task is planned for realisation in 2016 subject to obtain satisfactory offer for implementation,
- c) Firewall – resignation of hardware purchase because of functional reasons and more recent version of software – licence for 3 years from current funds,
- d) barcode system (software and appliances) – task moved to 2016 because of extending period of technical dialogue,
- e) the system of electronic transfer of documents (software and appliances) – completion planned in 2016 – notice of technical dialogue in December 2015,

- Other investment – in this position the amount of purchased low-value assets and others, completion reached the level of 62,69% in comparison to planned expenditures.

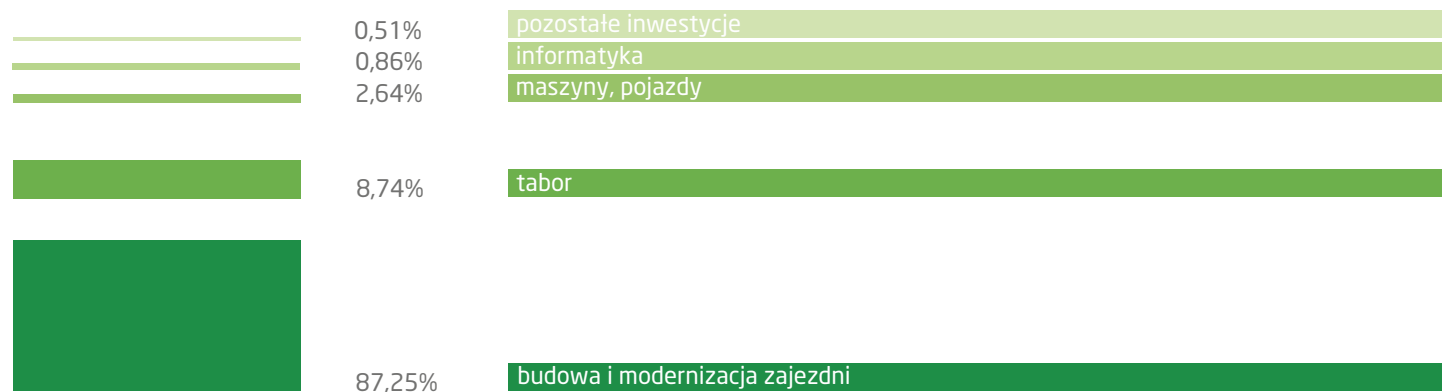


ŚRODKI TRWAŁE FIXED ASSETS

Tabela 9. Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2015 roku
Table 9. Realization of expenditures on fixed assets under construction in 2015

LP	NAZWA ZADANIA	PLAN 2015	2015	% WYKONANIA
1	budowa i modernizacja zajezdni	56 357 419	53 915 545	95,67%
2	tabor autobusowy	0	0	0,00%
3	tabor tramwajowy	15 000 000	5 402 600	36,02%
4	zakup maszyn i pojazdów	1 863 500	1 630 562	87,50%
5	informatyka	3 750 000	532 705	14,21%
6	pozostałe inwestycje	500 000	313 444	62,69%
7	NAKŁADY OGÓŁEM	77 470 919	61 794 855	79,77%

Wykres 2. Struktura nakładów na środki trwałe w budowie w 2015 roku
Chart 2. Structure of expenditures on fixed assets under construction in 2015





FINANSOWANIE ORAZ SYTUACJA EKONOMICZNO-GOSPODARCZA SPÓŁKI

FINANCING AND ECONOMIC AND FINANCIAL CONDITION OF THE COMPANY

Na aktywa finansowe na dzień 31.12.2015 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: 61 096 463,67zł,
- inwestycje krótkoterminowe: 99 548 113,71zł.

Do zobowiązań finansowych MPK POZNAŃ Sp. z o.o. na 31.12.2015 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: 93 936 283,82zł,
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: 13 531 489,74zł,
- pozostałe zobowiązania: 130 469 824,60zł.

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.-31.12.2015 roku.
2. bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2015 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 uwidoczniać zmiany, które miały istotny wpływ na prowadzoną działalność.

As for 31.12.2015 financial assets consist of:

- short-term receivables: 61 096 463,67 PLN
- short-term investments: 99 548 113,71 PLN.

As for 31.12.2015 financial liabilities of MPK Poznań Sp. z o.o. consist of:

- long-term liabilities to other entities: 93 936 283,82 PLN
- trade liabilities: 13 531 489,74 PLN
- other liabilities: 130 469 824,60 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 change of interest rate risk.

For property and financial situation estimation following were used:

1. Profit and loss statement for period between 1.01 – 31.12.2015.
2. Balance sheet prepared as for 31.12.2015.
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 16 and 17. 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 activity carried out.

Tabela 10. Rachunek zysków i strat (w zł)

Table 10. Profit and loss statement

LP	WYSZCZEGÓLNIENIE	2014	2015	RÓŻNICA (2015-2014)
1	przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	333 828 167	313 841 400	-19 986 768
2	koszty działalności operacyjnej	351 033 432	356 253 988	5 22 556
3	zysk strata ze sprzedaży 1-2	-17 205 265	-42 412 588	-25 207 324
4	pozostałe przychody operacyjne	35 995 998	90 472 347	54 476 348
5	pozostałe koszty operacyjne	18 249 411	40 509 376	22 259 965
6	zysk strata na działalności operacyjnej 3+4-5	541 322	7 550 382	7 009 060
7	przychody finansowe	4 665 910	2 932 710	-1 733 201
8	koszty finansowe	4 527 850	5 317 983	790 132
9	zysk strata brutto na działalności gospodarczej 6+7-8	679 382	5 165 19	4 485 727
10	zyski nadzwyczajne	0	0	0
11	straty nadzwyczajne	0	0	0
12	zysk strata brutto 9+10-11	679 382	5 165 109	4 485 727
13	podatek dochodowy	-966 400	3 203 235	4 169 635
14	zysk strata netto 12-13	1 645 782	1 961 874	316 092



FINANSOWANIE ORAZ SYTUACJA
EKONOMICZNO-GOSPODARCZA SPÓŁKIFINANCING AND ECONOMIC AND FINANCIAL
CONDITION OF THE COMPANYTabela 11. Bilans uproszczony (w zł)
Table 11. Simplified balance sheet (in PLN)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2014	2015	DYNAMIKA (%)
A. Aktywa trwałe	854 931 391	874 060 947	102,24
I. wartości niematerialne i prawne	4 318 723	6 368 202	147,46
II. rzeczowe aktywa trwałe	840 929 480	857 764 209	102,00
III. należności długoterminowe	0	0	-
IV. inwestycje długoterminowe	0	0	-
V. długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	9 683 188	9 928 536	102,53
B. Aktywa obrotowe	166 317 892	179 700 024	108,05
I. zapasy	12 056 643	12 340 426	102,35
II. należności krótkoterminowe	16 268 745	61 096 464	375,55
III. inwestycje krótkoterminowe	131 826 238	99 548 114	75,51
IV. krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	6 166 266	6 715 020	108,90
AKTYWA RAZEM	1 021 249 283	1 053 760 971	103,18
A. Kapitał (fundusz) własny	396 060 958	412 022 832	104,03
I. kapitał (fundusz) podstawowy	329 251 000	333 651 500	101,34
II. należne wpłaty na kapitał podstawowy (wielkość ujemna)	0	0	-
III. udziały (akcje) własne (wielkość ujemna)	0	0	-
IV. kapitał (fundusz) zapasowy	59 222 462	60 868 244	102,78
V. kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 514 214	1 541 214	100,00
VI. pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	4 400 500	14 000 000	-
VII. zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	-
VIII. zysk/strata netto	1 645 782	1 961 874	119,21
IX. odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna)	0	0	-
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	625 188 326	641 738 139	102,65
I. rezerwy na zobowiązania	41 256 747	69 614 726	168,74
II. zobowiązania długoterminowe	174 498 126	93 936 284	53,83
III. zobowiązania krótkoterminowe	92 336 466	93 144 013	155,95
IV. rozliczenia międzyokresowe	317 096 987	334 185 815	105,39
PASYWA RAZEM	1 21 249 283	1 053 760 971	103,18





FINANSOWANIE ORAZ SYTUACJA
EKONOMICZNO-GOSPODARCZA SPÓŁKIFINANCING AND ECONOMIC AND FINANCIAL
CONDITION OF THE COMPANY

Tabela 12. Wskaźniki rentowności

Table 12. Profitability indexes

WSKAŹNIKI RENTOWNOŚCI				
WYSZCZEGÓLNIENIE	FORMUŁA OBLICZENIOWA	WARTOŚĆ POŻĄDANA	2014	2015
Rentowność działalności operacyjnej	wynik na działalności operacyjnej *100 przych netto ze sprz i zr z nimi+ pozostałe przychody operac.	max	0,15%	1,87%
Rentowność brutto sprzedaży	wynik na sprzedaży *100 przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i mater.	max	-5,22%	-12,60%
Rentowność netto sprzedaży	wynik finansowy netto *100 przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i mater.	max	0,50%	-0,58%
Rentowność majątku ogółem (ROA)	wynik finansowy netto *100 średnioroczny stan aktywów ogółem	max	0,15%	-0,19%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	wynik finansowy netto *100 średnioroczny stan kapitału własnego	max	0,39%	-0,49%

Wskaźnik rentowności działalności operacyjnej, będący stosunkiem procentowym zysku operacyjnego do podstawowych i pozostałych przychodów z działalności operacyjnej, ukształtował się na poziomie 1,87%. Jego wzrost świadczy o większej efektywności działalności operacyjnej Spółki w stosunku do roku poprzedniego.

Wskaźnik rentowności brutto sprzedaży notuje wartości ujemne. Na zwiększoną stratę brutto na sprzedaży wpływ ma zwiększenie dotacji ze środków UE i sposób ich rozliczania. Mianowicie Spółka wykazuje w kosztach operacyjnych w pełnej wysokości koszt amortyzacji od środków trwałych dofinansowanych z UE. Przychód natomiast, zgodnie z przepisami dotyczącymi pomocy publicznej oraz dofinansowania ze środków UE, jest umniejszony o wartość rozliczanej w czasie dotacji. Dodatkowo przyczyną zwiększenia straty na sprzedaży była dokonana w 2015 roku zmiana zasad ujmowania rezerw na świadczenia pracownicze. Do 2014 roku rezerwy na nagrody jubileuszowe i odprawy emerytalne w rachunku zysków i strat były ujmowane w pozostałej działalności operacyjnej (zawiązanie rezerwy w poz. E.III. „Inne koszty operacyjne”, rozwiązanie rezerwy poz. D.III. „Inne przychody operacyjne”). Natomiast w 2015 roku koszty przyszłych świadczeń na rzecz pracowników z tyt. nagród jubileuszowych odpraw emerytalnych zostały wykazane w poz. A.I. „Zmiana stanu produktów” (wartość ujemna). Pozostałe wskaźniki zawarte w tabeli nr 18 ukształtowały się na dodatnim poziomie, notując nieznaczny wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

Profitability of operating activities index, which is percentage relation of profit on operating activities to operating income, amounted to 1,87%. Its increase is an evidence of higher operating effectiveness of the Company in comparison to preceding year.

Gross profit margin is noting negative values. Higher gross loss from sales resulted from higher level of EU grants and the way of their settlement. It means that the company shows the whole cost of amortisation of tangible fixed assets financed by EU. Revenue, however due to state aid law and EU grants is reduced by a portion of settled grant. Additionally the reason for the increase of loss was the change of rules concerning reserves for employee benefits made in 2015. Until 2014 reserves for jubilee bonuses and retirement benefits were shown in profit loss statement in other operational activity (created reserve in position E.III “Other operational costs”, released reserves in position D.III “Other operational income”). In 2015 costs of future employees benefits from jubilee bonuses and retirement benefits were included in position A.I “Change in balance of products” (negative value).

Other indexes shown in table 18 were positive, noting marginal increase in comparison to preceding year.

Tabela 13. Wskaźniki płynności

Table 13. Liquidity ratios

WSKAŹNIKI PŁYNNOŚCI				
WYSZCZEGÓLNIENIE	FORMUŁA OBLICZENIOWA	WARTOŚĆ POŻĄDANA	2014	2015
ogólnej płynności finansowej (I)	aktywa obrotowe - nał krótkoterm powyżej 12 m-cy zobowiązania krótkoterminowe - zob krótkoterm pow 12m-cy	1,2-2	1,89	1,25
Szybkiej płynności finansowej (II)	aktywa obrotowe-zapasy-nał krótkoterm pow 12 m-cy zobowiązania krótkoterminowe - zob krótkoterm pow 12m-cy	1-1,2	1,75	1,17
Pieniężnej płynności finansowej (III)	środki pieniężne i inne aktywa pieniężne zobowiązania krótkoterminowe - zob krótkoterm pow 12m-cy	0,2	1,33	0,59

Wskaźniki płynności notują spadek w stosunku do roku poprzedniego, jednocześnie kształtując się na bezpiecznym poziomie

Liquidity ratios decreased in comparison to preceding year, although are on a safe level.



FINANSOWANIE ORAZ SYTUACJA
EKONOMICZNO-GOSPODARCZA SPÓŁKIFINANCING AND ECONOMIC AND FINANCIAL
CONDITION OF THE COMPANY

Tabela 14. Wskaźniki efektywności działania

Table 14. Performance indicators

WSKAŹNIKI EFEKTYWNOŚCI DZIAŁANIA				
WYSZCZEGÓLNIENIE	FORMUŁA OBLICZENIOWA	WARTOŚĆ POŻĄDANA	2014	2015
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,33	0,30
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,39	0,36
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	2,01	1,75
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} \cdot 365}{\text{koszty działalności operacyjnej - amortyzacja}}$	min	17	15
Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan należności z tytułu dostaw i usług} \cdot 365}{\text{przychód netto ze sprzedaży produktów, towarów i mater.}}$	min	9	21

W okresie porównawczym wskaźnik rotacji majątku spadł z 0,33 do 0,30. Zmniejszeniu uległ również wskaźnik rotacji aktywów trwałych oraz wskaźnik rotacji aktywów obrotowych.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2015 roku wynosił 15 dni i był krótszy o 2 dni w porównaniu z rokiem 2014.

Wskaźnik rotacji należności pogorszył się z 9 na 21 dni w 2015 roku, co świadczy o pogorszeniu cyklu realizacji należności z tytułu dostaw i usług.

In compared period, total assets turnover ratio decreased from 0,33 to 0,30. Fixed assets turnover ratio and current assets turnover ratio decreased as well.

The level of inventory turnover informs that the whole cycle of turnover in 2015 was 15 days and was shorter by 2 days in comparison to 2014.

The level of receivables turnover ratio worsen from 9 to 21 days in 2015 what was an evidence of deterioration in the cycle of receivables from supplies and services execution.

Tabela 15. Wskaźniki finansowania działalności

Table 15. Financing of activity ratios

WSKAŹNIKI FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI				
WYSZCZEGÓLNIENIE	FORMUŁA OBLICZENIOWA	WARTOŚĆ POŻĄDANA	2014	2015
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} \cdot 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	26,13	22,58
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa trwałe}}$	min. 1,0	0,46	0,47
Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min. 1,0	0,67	0,58
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobow. i rezerwy na zobow. - rezerwy na zobow.}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,47	1,39
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobow. długoterm.} + \text{rezerwy długoterm.}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,58	0,53

Wskaźnik ogólnego zadłużenia zmalał o 3,55 punktu procentowego i osiągnął wielkość 22,58%.

Analizując powyższe wskaźniki, należy jednakże wziąć pod uwagę dotacje ze środków UE prezentowane w rozliczeniach międzyokresowych przychodów. Dotacje te współfinansują nabycie aktywów trwałych i wyłączenie ich z zobowiązań zmieniłoby kształtowanie się wielkości wskaźników.

Debt ratio decreased by 3,55 percentage point and reached the level of 22,58%.

When analysing above mentioned indicators, EU grants which are included in accruals need to be taken into consideration. Those grants are cofinancing acquisition of fixed assets and excluding them from liabilities could change the creation of indicators value.





ROZWÓJ I INWESTYCJE

DEVELOPMENT AND INVESTMENTS

W 2015 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 wydzźwięku 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 poszczególnych wydziałów, poprawą jakości pracy oraz zadowolenia klientów MPK Poznań Sp. z o.o.

Rok ubiegły był kolejnym rokiem, 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. W trakcie roku 2015 trwała wypracowywanie relacji z nowym właścicielem infrastruktury i działań w jej obrębie. Spółka 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 2015 roku.

W 2015 roku zakończona została rzeczowa realizacja priorytetowego dla Spółki projektu „Budowa zajezdni tramwajowej Franowo w Poznaniu”.

Na dzień bilansowy Spółka jest w sporze sądowym z jednym z wykonawców tj. Elektrobudowa S.A. – będącą partnerem w konsorcjum realizującym projekt.

W Sprawozdaniu Finansowym na 31.12.2015 r. w pozycji „Należności inne” Spółka wykazała należność w kwocie 24 964 593,32 zł z tytułu zwrotu środków przekazanych wcześniej do depozytu sądowego na poczet zapłaty za roboty budowlane dotyczące budowy zajezdni Franowo. Wierzytelność z depozytu została zajęta przez komornika działającego w imieniu Elektrobudowy S.A. tytułem zabezpieczenia zapłaty wynikającej z nakazu zapłaty wydanego przez Sąd w Łodzi na rzecz Elektrobudowa S.A. – Partnera Konsorcjum realizującego w/w obiekt – dotyczy faktury nr 15000104/FK/00002. Jednocześnie Spółka rozliczyła wszystkie zobowiązania z tytułu prac budowlanych na w/w obiekcie na rzecz Lidera Konsorcjum, jedynego uprawnionego do wystawiania faktur i odbioru całości zapłaty celem dalszego rozliczenia z Partnerem Konsorcjum. Tym samym Zarząd uznaje wydany nakaz zapłaty i zajęcie jako bezzasadne i złożył stosowne odwołanie. Wg informacji przesłanej przez komornika do Sądu – zajęte środki zostały dalej przekazane przez komornika na rachunek depozytowy Ministra Finansów. W dniu 21 kwietnia 2016 roku Sąd Okręgowy w Poznaniu wydał wyrok w podobnej sprawie o zapłatę drugiej faktury Elektrobudowy S.A. za roboty budowlane na Zajezdni Franowo. Sąd oddalił powództwo Elektrobudowy S.A. w całości – na dzień sporządzenia niniejszego Sprawozdania wyrok jest nieprawomocny.

W ocenie Zarządu, mając na uwadze zebraną dokumentację oraz podejmowane środki prawne, jest wysoce prawdopodobne korzystne dla MPK Poznań Sp. z o.o. rozstrzygnięcie sporu.

W 2016 r. nastąpi końcowe rozliczenie projektów unijnych perspektywy UE 2007-2013, które decyzją Ministerstwa Rozwoju uzyskały dodatkowe wsparcie finansowe, dzięki któremu poziom dofinansowania wzrósł do 80% ich kosztów kwalifikowanych. Spółka rozpocznie również realizację nowych projektów licząc na pozyskanie dofinansowania UE niezbędnego do ich realizacji.

Poza projektami realizowanymi przy współudziale środków unijnych, Spółka prowadziła także politykę odnowy taboru we własnym zakresie. W jej ramach zakupiono jeden tramwaj Moderus BETA oraz dokonano modernizacji jednego tramwaju Tatra RT-6. Ponadto zakupiono 4 używane tramwaje Tatra RT-6, które przeznaczone są do modernizacji w roku 2016, dzięki czemu ogólny udział taboru niskopodłogowego w taborze ogółem ulegnie wzrostowi spełniając tym samym wymagania stawiane operatorom przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu.

In 2015 the company strived to implement agreed strategy of development based on creation of vision for stable, client orientated and effectively managed company. Activities carried out even though were not so spectacular, and without such a media hype, but let to discover that the company concentrates its activities on the management improvement in every area of its functioning. Building of effective organisation of the company is connected with an increase of specialization by particular departments, improvement of work quality and satisfaction of MPK Poznań Sp. z o.o. clients.

Previous year was the next year in which Public Service Contract concerning realization of City of Poznań's own task in the area of local public transport applied. On the 1 July 2014 Organiser took over the tram infrastructure, thus implementing Agreement provisions. During 2015 there was a development of relations with the new owner of the infrastructure taking place and activities connected. The company was continuing the cooperation with Municipal Transport Authority having as an objective more effective provision of services to the City of Poznań citizens. Cooperation with Municipal Transport Authority in the course of the year allowed not only everyday service to passengers but also allow to implement temporary solutions which enabled more effective passenger service during impediment periods caused by renovation of transport routes in 2015.

In 2015 the key company's project was completed – “The building of Franowo tram depot”.

As for balance sheet day the company is during a court dispute with one of its contractors, ie. Elektrobudowa S.A. – one of the consortium partners carrying out the project.

In the Financial Statement as for 31.12.2015 in position “Other receivables” the company presents a receivable amounted to 24 964 593,32 PLN being a reimbursement of funds deposited earlier in court deposit on account of a payment for construction works concerning Franowo depot.

The court deposit claim was seized by bailiff acting on behalf of Elektrobudowa S.A. as a security of repayment resulting from the order of payment issued by Court in Łódź on behalf of Elektrobudowa S.A. – Consortium partner carrying out above mentioned facility – concerning an invoice no 15000104/FK/00002. Simultaneously, the company have settled all liabilities for construction works in above mentioned facility to the Leader of the consortium, the only company entitled to invoice issuing and the acceptance of all payment to further settlement with the Consortium partner. Thereby, The Management Board recognizes the issued order for payment and seizure as unfounded and have lodged an appropriate appeal. According to information sent by bailiff to the Court – the security of repayment were further transferred by bailiff to the deposit account of The Ministry of Finance. On the 21st of April, the District Court in Poznań delivered a sentence in a similar case concerning payment of second invoice to Elektrobudowa S.A. The court dismissed the claim of Elektrobudowa S.A. as a whole – as for the date of this Report the sentence is not final.

In the opinion of The Management Board, having in mind obtained documentation and adopted legal measures, the dispute in favour of MPK Sp. z o.o. is highly possible.

In 2016 the final settlement of EU funds projects from EU 2007-2013 perspective will take place, for which due to The Ministry of Development decision extra financial support was obtained by raising the level of EU funding to 80% of their eligible costs. The company is going to launch realisation of new projects as well counting on obtain EU co-financing indispensable for their realization.

Apart from EU grants financed projects, the company carried out fleet renewal policy with an use of its own resources as well. Within its framework one Moderus BETA trams was purchased and modernized one Tatra RT-6 tram. More over 4 used Tatra RT-6 trams were purchased with the purpose of their modernization in 2016, thanks to what the share of low floor fleet in fleet general will increase, being compliant with requirements of Municipal Transport Authority in Poznań.





PERSPEKTYWY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI SPÓŁKI PERSPECTIVES OF THE COMPANY'S ACTIVITY DEVELOPMENT

Zarząd MPK POZNAŃ Sp. z o.o. będzie w 2016 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,
- rosnąca ilość nowoczesnego taboru 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 postępu, 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, ugrunтовujących 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 co do kontynuowania działalności. Jednakże każda działalność gospodarcza jest nieodłącznie związana z ryzykiem o różnym charakterze, zarówno wewnętrznym jak i zewnętrznym. Poniżej zaprezentowano najistotniejsze, zdaniem Zarządu Spółki, czynniki kształtujące ryzyko działalności.

Czynniki wewnętrzne, które mogą stanowić ryzyko rozwoju Spółki są:

- niedostateczne zagwarantowanie klientom MPK bezpieczeństwa ze strony osób trzecich,
- trudności w ograniczaniu wandalizmu w taborze i infrastrukturze, ograniczony wpływ na modernizację sieci, torowisk i infrastruktury przystankowej,
- brak możliwości podniesienia wynagrodzeń w sposób gwarantujący obniżenie fluktuacji w grupie kierowców i motorniczych.

Z In 2016 the Management Board of MPK Poznań Sp. z o.o. is going to continue actions aimed at the company's development based on constant increase of service availability. We contribute to the efficient functioning of Poznań as socio-economic organism by raising the comfort of transportation as well as increasing the number of transported passengers. We perceive the comfort of transport as a conditions of travel, safety, reliability, punctuality, and friendly client service in relation with passengers. We perceive the availability of services as the scope and striving to low costs their service.

The company is going to continue investments concerning rolling stock and buses renewal.

The company expects the support from the authorities of the City of Poznań in the further improving of public transport services standards. The creation of a coherent concept of the company's development through necessary investment is not going to be possible without help of the Owner – the City of Poznań.

Internal and external factors essential to 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 constant raise of services quality,
- ability to service additional commissioned tasks in short time.

External factors essential 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, P&R parkings),
- the City's investment in tram network development,
- integration of the public transport in Poznań's agglomeration,
- strong, high position among other public transport companies,
- effective use of structural funds,

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

Risk factors and potential threats

In the Management Board's opinion neither current financial situation nor market position are not raising threats to further development and potential growth, or even more continuity of activity. However each economic activity is inseparable from risk both internal and external. Factors forming the risk of activity, are presented below.

Internal factors which may constitute a risk for the company's development are:

- insufficient guarantee of security for MPK clients from third party,
- difficulties in limitation of fleet and infrastructure vandalism, limited influence on modernisation of catenary, rails and stops infrastructure,
- lack of ability to salaries improvement in the way satisfying employees and guaranteeing limitation of fluctuation in the group of drivers and tram drivers.



PERSPEKTYWY ROZWOJU DZIAŁALNOŚCI SPOŁKI

PERSPECTIVES OF THE COMPANY'S ACTIVITY DEVELOPMENT

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

- ograniczona przepustowość ważnych węzłów komunikacyjnych,
- ograniczanie zapłaty za usługi przez ZTM,
- 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.

External factors which may negatively influence on the amount of the company's revenues are:

- limited throughput of important transport hubs,
- further limitation of remuneration for services by Organizer,
- to slow road infrastructure development,
- accruing roads congestion and slack of traffic,
- threat for travelling comfort because of excessive increase of the number of passengers on some lines,
- devastation, vandalism and hooliganism,
- accruing competition from other transport operators,
- accruing competition from other employers offering favourable salary conditions, learning emigration among vehicles drivers to European Union member states,
- limitation of ability in obtaining financing sources for planned investment tasks.





DZIAŁANIA WIZERUNKOWE SPÓŁKI

PROMOTIONAL ACTIVITIES OF THE COMPANY

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 2015 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.

Nowy kanał komunikacji – Naklejki podłogowe

Czego w tramwaju nie wolno? Oczywiście nie wolno jeździć bez biletu. W środkach komunikacji miejskiej nie wolno palić, jeść, spożywać alkoholu i żadnych innych napojów ani też toczyć głośnych rozmów telefonicznych czy słuchać głośnej muzyki. Spółka postanowiła o tym przypominać w niekonwencjonalny i oryginalny sposób – z poziomu podłogi.

60 lat Orkiestry

Orkiestra Miasta Poznania przy MPK Poznań Sp. z o.o. świętowała swój diamentowy jubileusz. Uroczystości 60-lecia rozpoczęły się koncertem jubileuszowym w Auli UAM. Gościem specjalnym koncertu był Krzesimir Dębski, występujący w roli dyrygenta orkiestry. Wykonano kompozycję specjalnie napisaną dla niej. Było to prawykonanie „Trojaka Jubileuszowego”. Wystąpili także soliści Teatru Wielkiego. Nie zabrakło popisów tanecznych w wykonaniu uczniów Ogólnokształcącej Szkoły Baletowej w Poznaniu.

Wstrząs anafilaktyczny – pierwsza pomoc

14 lutego, jak co roku opublikowano informacje, które mogą pomóc w nagłym przypadku ratować życie własne, najbliższych, czy też zupełnie obcych osób. Tym razem tematem wiodącym była bardzo ostra reakcja uczuleniowa.

Wirtualna najnowocześniejsza zajezdnia Franowo

W 2014 roku oficjalnie otwarto największą i najnowocześniejszą w Polsce zajezdnię tramwajową na Franowie. Zajmuje obszar 17 hektarów i docelowo może pomieścić nawet 150 tramwajów. Od 2015 roku bez wychodzenia z domu, mogą ją poznać także najmłodszy. Spółka wraz z ekipą Bazgroszyt.pl przygotowała jej animowaną, interaktywną wersję, która nie tylko pomoże poznać sam obiekt, ale nauczy zasad działania zajezdni tramwajowej. Po zwiedzaniu, użytkownik będzie mógł rozwiązać test wiedzy o pracy takiego obiektu, a jeśli odpowie poprawnie, otrzyma wirtualny dyplom.

Dla Stowarzyszenia Na Tak

MPK Poznań Sp. z o.o. wsparła wolontariuszy Stowarzyszenia Na Tak, udostępniając historyczny autobus na potrzeby filmu Stowarzyszenia. Video promowało przekazywanie 1% podatku właśnie na cele tej jednostki.

Dzień Kobiet

Dzień Kobiet przypadł wprawdzie w niedzielę, ale w piątek 6 marca zabytkowy tramwaj pełen tulipanów dla pań kursował na linii 18. Na jego pokładzie członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych składali paniom życzenia i wręczali tulipany.

Bajkowy tramwaj do Nibylandii

Od kilku lat podczas Poznańskich Targów Książek dla Dzieci i Młodzieży po Poznaniu kursuje Bajkowy Tramwaj dowożący rodziców z dziećmi na targi. W 2015 roku MPK i wydawnictwo Media Rodzina zaprosiło małych poznaniaków do Nibylandii – mitycznej krainy z „Piotrusia Pana”, w której wszystko jest możliwe. Na pokładzie Tramwaju do Nibylandii czekały na wszystkich bajkowe atrakcje.

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.

New communication channel – floor stickers

What is not allowed in a tram? Of course it is not allowed to go without a ticket. In a means of transport it is not allowed to smoke, eat, drink alcohol and any other liquids, as well as carrying loud phone chats or listen to a loud music. The company decided to remind it with unconventional method – from the floor level.

60 years of the orchestra

The City of Poznań Orchestra alongside MPK Poznań Sp. Z o.o. had its own diamond jubilee. The ceremony of 60th birthday started with the jubilee concert in UAM Hall. The special guest of the concert was Krzesimir Dębski, taking a role of the orchestra conductor. The composition written specially for it was performed. There was a place for dancing displays performed by pupils of the Ballet School in Poznań.

Anaphylactic shock – first aid

On the 14th of February, as every year, information which could help in emergency event to protect own life, immediate family or strangers was issued. This time the leading theme was very strong allergic reaction.

The most modern virtual Franowo depot

In 2014 the biggest and the most modern tram depot in Poland was opened in Franowo. It occupies the terrain of 17 hectares and ultimately can accommodate even 150 trams. Since 2015 without leaving home it can be known by the youngest. The company with Bazgroszyt.pl prepared its animated, interactive version, which will not only help to get acquainted with the facility but also learn some tram depot principles of operations. After sightseeing, the user is going to be able to do some test concerning the facility, and by giving correct answer, is going to get a virtual diploma.

For The Association Na tak

MPK Poznań Sp. Z o.o. gave a support to volunteers of the Association Na tak, providing historical bus to shot a movie by Association. The video promoted allocation of 1% of tax for the purpose of that entity.

Women Day

Even though the Women Day was on Sunday, the historical tram loaded with tulips for women run on the line no 18. On its deck members of Railway Vehicle Enthusiasts Club wished all the best to ladies and were giving them tulips.

Fairy-tale tram to Neverland

For a couple of years during Book for children and youngsters Poznań Fairs fairy tale tram has been running across the Poznań and has been delivering parents with children to fairs. In 2015 MPK together with Media Rodzina publisher invited small Poznań inhabitants to the Neverland – mythological land from The Peter Pan, in which everything is possible.

On the deck of The Neverland Tram fairy tale attractions have been waiting for everyone. Everyone could be an Indian in the team of Peter or in the team of Captain Hook, take part in the magical plays and contests with prizes, as well as listen to the fairy tale stories.





DZIAŁANIA WIZERUNKOWE SPÓŁKI

PROMOTIONAL ACTIVITIES OF THE COMPANY

Każdy mógł zostać Indianinem w drużynie Piotrusia lub piratem w drużynie Kapitana Haka, wziąć udział w magicznych zabawach i konkursach z nagrodami, a także oczywiście posłuchać baśniowych opowieści.

Nowe logo Orkiestry

Orkiestra Miasta Poznania przy MPK Poznań świętowała w 2015 roku 60 lat swojego istnienia. W prezencie dla jubilatki ogłoszono konkurs na jej logotyp. Otrzymano 61 projektów, z których najlepszym okazała się praca Artura Reczki, ze względu na bogatą symbolikę odnoszącą się zarówno do orkiestry jak i poznańskiego MPK.

Nowy sezon Maltanki i linii turystycznych

Maltanka przez 43 lata działalności zdobyła rzeszę fanów – zarówno tych małych, jak i dużych. 18 kwietnia po raz kolejny wyruszyła na żelazny szlak. Tym razem swoje 90-te urodziny obchodził parowóz Borsig, a stacja początkowa wzbogaciła się o stylowe stojaki rowerowe dzięki sponsorowi Galerii Malta.

Testujemy nowe siedzenia Steru

O tym jakie siedziska można zastosować w pojazdach w przyszłości – zostali zapytani

pasażerowie. Od 15 kwietnia, razem z poznańskim producentem siedzeń i foteli do pojazdów komunikacji, firmą Ster Sp. z o.o., testowano cztery różne modele krzesełek. Specjalnie oznaczone czerwone siedziska znalazły się w pięciu pojazdach, kursujących na linii 12. Użytkownicy mogli sprawdzać ich funkcjonalność przez miesiąc. Największą ilość, bo prawie połowę głosów, zebrała wersja tapicerowana ze względu na to, że „są miękkie, a latem nie przywierają do nich ubrania”.

Gala z okazji 135-lecia

5 maja 2015 r. w Sali Ziemi na Międzynarodowych Targach Poznańskich odbyła się uroczysta gala z okazji 135-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. Podczas uroczystości wręczono Brązowy Krzyż Zasługi nadawany przez Prezydenta RP, Złote i Srebrne Medale za Długoletnią Służbę, odznaki honorowe „Zasłużony dla Transportu Rzeczypospolitej Polskiej” oraz medale „Za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej” od Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej.

Komisja Rewitalizacji

7 maja w Muzeum Komunikacji odbyła się Komisja Rewitalizacji Rady Miasta Poznania. Miejsce to wybrano nieprzypadkowo, bowiem jednym z punktów dyskusji było omówienie koncepcji wykorzystania dawnej zajezdni tramwajowej Madalińskiego na cele społeczne i kulturalne.

Unijny festyn na Franowie

W sobotę, 9 maja drzwi do nowej zajezdni na Franowie zostały otwarte. Wszyscy, którzy przybyli, mogli z innej strony niż pasażer zobaczyć autobusy zakupione dzięki funduszom z UE, a potem wsiąść do jednego z 45 tramwajów kupionych dzięki unijnemu wsparciu i zwiedzić z okien tramwaju wszystkie zakamarki automatycznie sterowanej zajezdni: myjnię, podnośniki, tory jazdy próbnej, stanowiska napraw i likwidacji szkód. Ukoronowaniem dnia spędzonego w zajezdni był koncert Orkiestry Miasta Poznania przy MPK Poznań.

Noc Muzeów

Tegoroczna Noc Muzeów odbyła się w sobotę, 16 maja i wzięło w niej udział blisko 40 instytucji, galerii i organizacji z Poznania i okolic. MPK Poznań Sp. z o.o. wraz z Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych zorganizowało jednodniowe muzeum komunikacji miejskiej w zajezdni przy ul. Madalińskiego. Na Madalinę ponownie zawiąły tramwaje. Między godz. 17:00 a 24:00 można było to miejsce odwiedzić i posłuchać o historii wildeckiego komunikacyjnego obiektu. Uruchamiamy system SMS

Od 1 czerwca na dwa miesiące uruchomiono testowo system ostrzegania pasażerów o utrudnieniach w komunikacji za pomocą SMS-ów. Powiadomienia dotyczyły wstrzymania komunikacji, która trwa dłużej niż godzinę. Skorzystało z niej ponad 5 tysięcy mieszkańców.

Parada na 135-lecie

Jubileuszowa parada – utworzona z różnych typów tramwajów i autobusów, tworzących na przestrzeni nasz park taborowy – ruszyła w samo południe z Mostu Teatralnego, przejeżdżając wzdłuż malowniczych zabudowań Dzielnicy

New orchestra's logo

The Orchestra of the City of Poznan alongside MPK Poznan celebrated in 2015 its 60th anniversary. As a gift for the birthday celebrator logo contest was announced. 61 projects was obtained, from which the best was the work of Artur Reczka, on the ground of rich symbolism connected both to orchestra and MPK.

New season of Maltanka and tourist lines

Maltanka has been given a credit by the mass of fans – both those small and big. On 18th of April it started again on its iron route.

This time its 90th birthday was celebrated by Borsig locomotive, start station was enriched with stylish bike stands thanks to Galeria Malta sponsorship.

We are testing new Ster seats

Passengers were asked which seats could be used in vehicles in the future. Since 15th of April, together with Ster Sp. z o.o. Poznan producer of seats for public transport vehicles, four different types of seats have been tested. Clearly marked red seats were placed in five vehicles running on line 12. Customers could have checked their functionality for one month. The most votes, almost a half was collected by upholstered version because of “its softness and during summer clothes are not sticking to it”.

135th Anniversary Gala

The Earth Hall of Poznan International Fairs hosted on 5th May 2015 ceremonial gala of 135th anniversary of public transport in Poznan. The Bronze Cross of Merit given by President of RP, Gold and Silver Medals for Long-term Duty, honorary distinctions “Meritorious for the Transport of Rzeczpospolita Polska” as well as medals “For long lasting work for public transport” were handed in by the Polish Chamber of Urban Transport.

Revitalisation Commission

The Revitalisation Commission of the City Council took place in The Museum of Transportation on 7th of May. Place was picked not unintentionally as one of discussion points was highlighting of conception to use old Madalinski tram depot for social and cultural purposes.

EU festival in Franowo

Doors to new depot were opened on Saturday 9th May. All gathered people could see from other perspective buses purchased with EU co-financing, and then to sit into one of 45 trams purchased with EU support and sightsee all corners of automatically managed depot through tram window. The crowning moment of the day spent in the depot was a concert of The Orchestra of the City of Poznan alongside MPK Poznan.

The Night of Museums

This year's Night of Museums took place on Saturday 16th of May and almost 40 institutions, galleries and organisations from Poznan and vicinities took part. MPK Poznan Sp. z o.o. together with Railway Vehicles Enthusiast Club organised one day museum of municipal transportation in Madalińskiego depot. Madalina hosted trams again. Between 17.00 and 24.00 place could be visited and people could listen to a history of Wilda's transportation facility.

We are launching SMS system

System of sms alert informing passengers on transportation impediments has been tested since 1st June for two months. Notifications concerned disruptions of transportation lasting longer than an hour. Over 5 thousand inhabitants used it.

135th Anniversary Parade

An anniversary Parade – made of different types of trams and buses, being a part of our fleet during years – started at The Theatre Bridge at noon, running further along side picturesque buildings of Caesarean District. The Orchestra of the City of Poznan alongside MPK Poznan was going at the beginning of the parade and horse tram being drove by President of the city of Poznań – Jacek Jaśkowiak and Chairman of Management Board of MPK Poznan Sp. z o.o. – Wojciech Tulibacki. The ornament of the parade was refurbished tram Carl Wayer from 1905. Parade was finished by big anniversary celebration organised in Franowo depot. Guests could see cross section of our fleet and two additional vehicles: historical Autosan from MPK Gniezno and the latest version of Man Lion's City. Soldiers of non-commissioned officers' training school from The Training Centre of Ground Forces, representatives of The Traffic Department of Municipal Police Station and The





DZIAŁANIA WIZERUNKOWE SPÓŁKI

PROMOTIONAL ACTIVITIES
OF THE COMPANY

Cesarskiej. Na czele korowodu pojazdów szła Orkiestra Miasta Poznania przy MPK Poznań Sp. z o.o. i tramwaj konny prowadzony przez Prezydenta Miasta Poznania Jacka Jaśkowiaka i Prezesa Zarządu MPK Poznań Wojciecha Tulbackiego. Ozdobą parady był odrestaurowany tramwaj Carl Weyer z 1905 roku. Paradę zwieńczyło wielkie przyjęcie urodzinowe organizowane na terenie zajezdni. Goście mogli zobaczyć przekrój naszego taboru oraz dwa dodatkowe pojazdy: historycznego Autosana z MPK Gniezno oraz najnowszą wersję pojazdu MAN z rodziny Lion's City. Swoje wozy bojowe zaprezentowali żołnierze szkoły podoficerskiej z Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych, przedstawiciele Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji oraz Komisariatu Nowe Miasto, a także strażacy z Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej nr 7. Swoje królestwo mieli tu też najmłodszy. Czekają na nich miasteczko dmuchańców, boisko Akademii Reissa, malowanie buziek, bańki mydlane, a także dwie wesołe maskotki - Bimbole. Miłośnicy komunikacji mogli zwiedzić naszą zajezdnię z pokładu tramwaju i wziąć udział w konkursach z nagrodami.

Czyste słupy

Urząd Miasta, miejskie jednostki i spółki razem przygotowały akcję "Czyste słupy". Po raz kolejny miała ona uświadamiać wszystkich, że reklamy na miejskiej infrastrukturze są nielegalne, a do tego ich usuwanie sporo kosztuje. Wielkie porządki rozpoczęły się w sobotę - 18 lipca na placu Wolności. Do akcji przyłączyli się też poznaniacy. Specjalnie oznakowane osoby zorganizowały grupy, udostępniły szczotki, szpachle, wodę, a wreszcie - pomogły w czyszczeniu słupów.

Współpraca z Policją

Narkotyków i materiałów wybuchowych szukały w autobusach psy służące na co dzień w patrolach wielkopolskiej Policji. W sierpniu w zajezdni przy ul. Warszawskiej policjanci zapoznawali swoich czworonożnych partnerów z wnętrzem tego typu pojazdów, aby zwierzęta mogły doskonalić umiejętności wyszukiwania zapachów. Pozwoli to na rozpoznanie warunków pracy w stale odmładzanym taborze i zapewnienie bezpieczeństwa, także w środkach komunikacji publicznej.

Carl Weyer na targach TRAKO

Od 22 września branża transportu szynowego przeżywała swoje święto. W Europejskim Dniu bez Samochodu rozpoczęły się 11. Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO 2015. Targi odwiedziło blisko 15,5 tysiąca specjalistów i miłośników branży kolejowej. Wśród 600 wystawców z 20 państw znalazło się też stoisko MPK Poznań Sp. z o.o. Obok najnowszych modeli tramwajów niewątpliwą atrakcją stanowił historyczny wagon Carl Weyer z 1905 roku, odbudowany przez firmę Modertrans Poznań.

Komunikacja miejska oddechem dla miasta

Akcja happeningowa została zorganizowana w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu tego samego dnia, o tej samej godzinie, w największych miastach Polski: w Warszawie, Krakowie, Wrocławiu, Łodzi, Gdańsku i Poznaniu.

Wolontariusze w maskach przeciwigazowych przemawiali do świadomości mieszkańców, by korzystając z miejskiej komunikacji zadbać o własne zdrowie, komfort życia i perspektywę tego życia w przyszłości.

Dzień bez samochodu

W czasie trwania Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu mieszkańcy mogli zobaczyć niecodzienny widok. Z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu na poznańskie ulice wyjechał tramwaj, ciągnący platformę, na której znalazło się auto. Happening miał pokazać, że transport zbiorowy to jedyny słuszny środek komunikacji w tym czasie.

Konkurs na Najlepszego Motorniczego MPK 2015

Tomasz Borowicz został najlepszym motorniczym MPK 2015! Choć miał dopiero roczny staż pracy na stanowisku motorniczego, w klasyfikacji punktowej najlepiej przeszedł testy teoretyczne, obserwację pracy na linii i zadania praktyczne, zorganizowane 3 października w zajezdni Franowo. Oprócz niego na podium stanęły dwie panie: Katarzyna Pierzyńska, która zdobyła drugie miejsce i Agata Zoran, plasująca się na trzecim miejscu. Kobieta została także ulubieńcem pasażerów. W głosowaniu na naszej stronie internetowej zwyciężyła Katarzyna Kniat.

Nowe Miasto Police Headquarter, firesquad from Rescue-Extinguishing Unit no 7 presented their vehicles. The youngest have their kingdom over there as well. The city of inflatables waited for them as well as pitch of Reiss Academy, face drawings, soap bubbles and two happy mascots - Bimbole. Transportation enthusiasts could sightsee our depot from the tram deck and take part in a contest with prizes.

Clean pylons

The local authority, city halls departments and company's departments prepared together the campaign "Clean pylons". It was aimed again at becoming aware that advertisement at city's infrastructure is illegal and its removal costs a lot. Big cleaning started on Saturday 18th June at Plac Wolności. Poznan inhabitants joined the campaign as well. Specially badged people organised groups, made brushes, wall scrappers and water available, and finally helped in pylons cleaning.

Cooperation with the police

Wielkopolska police dogs were looking for narcotics and explosives in buses. On August in Warszawska depot policemen demonstrated inside of vehicle of that type to their dog pupils to let them improve their smell skills. It is going to allow identification of work condition in constantly modernised fleet and to provide security in public transport as well.

Carl Weyer on TRAKO

Since 22nd of September rail transportation branch celebrated their feast. 11th TRAKO International Rail Fairs 2015 started during International day without a car.

Fairs were visited by almost 15,5 thousand specialists and rail branch enthusiasts. MPK Poznan Sp. z o.o. had its own stand among 600 exhibitors from 20 different countries. Among the latest types of trams a big attraction was also historical Carl Weyer tram from 1905, reconstructed by Modertrans Poznań.

Public transport as a breath for the city

Happening was organised during International Week of Sustainable Transport in the same day, the same time, in the biggest cities in Poland: in Warsaw, Cracow, Wrocław, Gdańsk and Poznan.

Volunteers in gas masks spoke to the awareness of inhabitants to ensure their good health, life comfort and perspective of this life in the future by using public transport.

Day without a car

During International Day of Sustainable Transport inhabitants could see unusual view. On the occasion of International Day Without a Car tram hauling a platform with a car departed on Poznan streets. Happening had to show that a public transport is the only fair mean of transportation this time.

Best MPK tram driver contest 2015

Tomasz Borowicz became the best MPK tram driver in 2015! Even though he had only one year experience as a tram driver, he passed theoretical test with the best score, line work observation and practical tasks, organised on 3rd of October in Franowo depot. Apart from him three ladies stood on the podium - Katarzyna Pietrzyńska on the second place and Agata Zoran on the third. Woman became also a favourite of the publicity. Katarzyna Kniat have won voting on our web site.

St. Katherine

As usual St Katherine's Day - a patron of all transport operators, was spent together with passengers, that is why they were invited to tram depots: historical Madalińskiego and the most modern in Franowo.

There were fleet exhibitions and sightseeing of their corners. Special line was launched, it drove Poznan inhabitants from Madalińskiego to Franowo depot.

Opinion pool on our web site

The web site of MPK Poznan Sp. z o.o. is quite popular. Thus opinion pool was prepared, which is going to check what else can be improved in that matter. Positive feedback of www surfers confirms good direction chosen as it comes to web site management.





DZIAŁANIA WIZERUNKOWE SPÓŁKI

PROMOTIONAL ACTIVITIES
OF THE COMPANYKatarzynka

Jak zawsze dzień świętej Katarzyny, patronki wszystkich przewoźników, spędzono wspólnie z pasażerami, dlatego zaproszono ich do zajezdni tramwajowych: historycznej przy ul. Madalińskiego i najnowocześniejszej na poznańskim Franowie.

Były wystawy taboru oraz wycieczki po zakamarkach obu. Z zajezdni na Madalińskiego prowadziła też linia specjalna, która woziła poznaniaków do zajezdni na Franowie.

Ankieta o naszej stronie

Strona internetowa MPK Poznań Sp. z o.o. cieszy się dużą popularnością. Przygotowano więc ankietę, która pozwoli sprawdzić co jeszcze można w tej kwestii poprawić. Pozytywny odbiór Internautów potwierdza dobry kierunek obrany w zakresie prowadzenia witryny.

W tramwaju o AIDS

1 grudnia na poznańskie szlaki wyruszył specjalny tramwaj w ramach społecznej akcji z okazji światowego dnia AIDS. Na pokładzie historycznej "eNki" znaleźli się wolontariusze, którzy przekazywali informacje na temat możliwości badania, leczenia i zapobiegania zarażeniu.

Powstanie Wielkopolskie

Już od dwóch lat wspólnie z poznaniakami obchodzone zostały kolejne rocznice Powstania Wielkopolskiego. Dla upamiętnienia 97-lecia zwycięskiego wystąpienia przypięto narodowe kokardy. Rozdawano je też naszym pasażerom z pokładu „Powstańczego tramwaju” – w tym roku był to Carl Weyer z 1905 roku. Od 9 grudnia do 6 stycznia na 10 autobusach obsługujących ścisłe centrum miasta znalazł się znak rozpoznawczy 97 obchodów powstania – plakat z sercem powstałym z rozet w narodowych barwach. W tym samym okresie każdy motorniczy, każdy kierowca i każdy pracownik służb nadzoru ruchu miał kokardę narodową wpiętą w mundur. Także na trasie „Poznańskiej Pestki” na wysokości Centrum Handlowego Plaza na ścianie wykopu umieszczono baner reklamowy kibiców klubu sportowego LECH informujący o rocznicy Powstania Wielkopolskiego.

Świąteczna Bimba

W dwie grudniowe niedziele na poznańskie tory wyjechała Świąteczna Bimba MPK Poznań Sp. z o.o. i Galerii Malta. Na pokładzie organizowane były atrakcyjne gry i konkursy. Dzieciom, które przyłączyły się do wspólnej zabawy, Gwiazdor rozdawał podarki i słodycze.

Nowe piktogramy w pojazdach

We wszystkich niskopodłogowych pojazdach zamontowano nowe naklejki. Znajdują się w miejscu przeznaczonym dla niepełnosprawnych pasażerów poruszających się na wózku inwalidzkim, a także dla rodziców podróżujących z dziećmi na wózku. Wszystko po to, aby pasażerowie nie mieli żadnych wątpliwości gdzie ustawić wózek inwalidzki czy też wózek dziecięcy.

About AIDS in a tram

On 1st of December special tram departed on Poznan routes due to public campaign on occasion of international day of AIDS. On the deck of historical "N" tram volunteers were providing informations about possible medical checkups, treatment and contamination's prevention.

Wielkopolska's Resurrection

Further anniversaries of Wielkopolska's Resurrection have been celebrated together with Poznan inhabitants. National ribbons were pinned to remember 97th anniversary of winning resurrection. Their were given to passangers as well from the deck of resurrection tram – this year it was Carl Weyer produced in 1905. In buses riding through the city centre between 9th December and 6th January a hallmark of 97th anniversary celebrations was placed – a poster with a heart made from rosette in national colours. In that time all tram drivers, drivers and traffic control personnel had a ribbon pinned into uniform. A banner informing about resurrection anniversary was placed by Lech Poznan supporters on the wall of PST route excavation vis a vis Centrum Handlowe Plaza.

Merry Christmas Tram

On two of December's Sundays Merry Christmas Tram of MPK Poznan Sp. z o.o. and Galeria Malta departed on Poznan tracks. Attractive games and competitions were organised on its deck. Children who joined the game, were given gifts and sweets by Santa.

New pictograms in vehicles

New stickers were placed in all low floor vehicles. They are placed in the place destined for disabled passengers on the wheelchair as well as for parents with baby buggies. It is all for passengers to have no doubts where to place wheelchair or buggy.





OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA OPINION OF THE INDEPENDENT AUDITOR

OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA

dla Zgromadzenia Wspólników oraz Rady Nadzorczej Miejskiego
Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu

Przeprowadziliśmy badanie załączonego jednostkowego sprawozdania finansowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą przy ul. Głogowskiej 131/133, 60-244 Poznań, na które składa się:

1. wprowadzenie do sprawozdania finansowego;
2. bilans sporządzony na dzień 31 grudnia 2015 roku, który po stronie aktywów i pasywów zamyka się sumą **1 053 760 970,80 zł**
3. rachunek zysków i strat za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku wykazujący zysk netto w wysokości **1 961 873,95 zł**
4. zestawienie zmian w kapitale własnym za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku wykazujące zwiększenie kapitału własnego o kwotę **15 961 873,95 zł**
5. rachunek przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku wykazujący zmniejszenie stanu środków pieniężnych o kwotę **32 278 124,75 zł**
6. dodatkowe informacje i objaśnienia.

Za sporządzenie zgodnego z obowiązującymi przepisami sprawozdania finansowego oraz sprawozdania z działalności odpowiedzialny jest Zarząd Spółki.

Zarząd Spółki oraz członkowie jej Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (tekst jednolity Dz. U. z 2013 r. poz. 330, 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 Spółki oraz o prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia.

Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień:

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 obejmowało sprawdzenie poprawności zastosowanych przez jednostkę zasad (polityki) rachunkowości i znaczących szacunków, sprawdzenie – w przeważającej mierze w sposób wrywkowy – dowodów i zapisów księgowych, z których wynikają liczby i informacje zawarte w sprawozdaniu finansowym, jak i całościową ocenę sprawozdania finansowego.

OPINION OF THE INDEPENDENT AUDITOR

for the Associates Assembly and The Supervisory Board of Miejskie
Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną
odpowiedzialnością established in Poznań.

We have conducted the examination of the attached individual financial report of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością based in Poznań, Głogowska St. 131/133. It consists of:

- 1) introduction to the financial report;
- 2) balance sheet as on 31st December 2015, which presents the total balance of assets and liabilities at the amount of **1 053 760 970,80 PLN**
- 3) profit and loss account in the financial year from 1st January 2015 to 31st December 2015, which presents net profit at the amount of **1 961 873,95 PLN**
- 4) statement of changes in equity in the financial year from 1st January 2015 to 31st December 2015, which presents an increase of equity by the amount of **15 961 873,95 PLN**
- 5) cash flow statement in the financial year from 1st January 2015 to 31st December 2015, which presents a decrease of cash position by the amount of **32 278 124,75 PLN**,
- 6) additional information and commentaries.

The Managing Board of MPK Poznań Sp. z o.o. is responsible for the creation of the financial report and report of the company's activity in compliance with the existing law.

The Managing Board and the members of the Supervisory Board are obliged to assure 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 2013, item 330, 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), and if it shows, in all relevant aspects, the financial situation in a sound and clear way as well as financial result of the unit and about journals correctness constituting the basis of its preparation.

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

- 1) chapter 7 of the Accountancy Act,
- 2) the national standards of financial auditing issued by the National Council of Statutory Auditors.

We planned and carried out the examination of the financial report in a way that allowed gaining reasonable certainty letting 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 from which the figures and information included in the financial report result from, as well as making a comprehensive appraisal of the financial report.





OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO
REWIDENTAOPINION OF THE INDEPENDENT
AUDITOR

Uważamy, że badanie dostarczyło wystarczającej podstawy do wyrażenia opinii.

Naszym zdaniem, zbadane jednostkowe sprawozdanie finansowe, we wszystkich istotnych aspektach:

- a) przedstawia rzetelnie i jasno informacje istotne dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej Spółki na dzień 31 grudnia 2015 roku, jak też jej wyniku finansowego za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 roku,
- b) zostało sporządzone zgodnie z wymagającymi zastosowania zasadami (polityką) rachunkowości oraz na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych,
- c) jest zgodne z wpływającymi na treść sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami umowy Spółki.

Nie zgłaszając zastrzeżeń do prawidłowości i rzetelności zbadanego jednostkowego sprawozdania finansowego zwracamy uwagę na notę nr 9, w której Zarząd przedstawił okoliczności związane ze sporem sądowym odnoszącym się do rozliczenia należności mającej związek z zawartą umową z konsorcjum na realizację inwestycji Franowo. Na dzień sporządzenia sprawozdania finansowego ostateczny rezultat sporu nie jest znany. W ocenie Zarządu, mając na uwadze zebraną dokumentację oraz podejmowane środki prawne, jest wysoce prawdopodobne korzystne dla MPK Poznań Sp. z o.o. rozstrzygnięcie sporu. Przedmiotowe twierdzenie uprawdopodobnia dodatkowo okoliczność pozytywnego dla MPK Poznań Sp. z o.o. wyroku Sądu Okręgowego w Poznaniu (wyrok nieprawomocny z dnia 21 kwietnia 2016 r., IX GC 1221/15/2/), na mocy którego – w analogicznej sprawie co do stanu faktycznego i stron postępowania (różnica wynikała tylko z wartości przedmiotu sporu) – oddalono powództwo wobec MPK Poznań Sp. z o.o. Z uwagi na powyższe nie dokonano odpisu aktualizującego wartość należności. Kwestia ta została przedstawiona również przez Zarząd w sprawozdaniu z działalności Spółki. Sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy 2015 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.

Małgorzata Ślebzak



numer w rejestrze 10807

Kluczowy biegły rewident przeprowadzający badanie w imieniu
PROFESSIONAL AUDITING SERVICES

Małgorzata Ślebzak

ul. Starzyńska 11, Kiekrz
62-090 Rokietnica

Podmiot uprawniony do badania sprawozdań finansowych
wpisany na listę podmiotów uprawnionych pod numerem 3423
prowadzoną przez KRBR

Kiekrz, dnia 17 maja 2016 roku

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

In our opinion, the examined financial report, including numerical data and word explanations, in all relevant aspects:

- 1) accurately and transparently presents all the information relevant to the examination of material and financial situation of the examined company as for 31st December 2015, as well as its financial result in the financial year from 1st January 2015 to 31st December 2015,
- 2) was prepared, in all important aspects properly, which means in compliance with accounting principles (policy) resulting from the Accountancy Act and executory regulations issued on the basis of it and on the basis of properly maintained accounts,
- 3) is in compliance, in all important aspects, with the law and clauses of Articles of associations, which influence the content of the financial report.

Without reservations concerning audited financial report, we draw attention to note no 9 in which the Management Board gave circumstances relating court dispute relating to the settlement of receivables due to agreement with consortium responsible for Franowo construction. As for the day of financial report the final result of dispute is unknown. In the Management Board assessment, having in mind collected documentation and legal measures taken, the positive settlement is highly possible. This claim is additionally probable by circumstances of positive sentence of District Court in Poznań in favour of MPK Poznań Sp. z o.o. (sentence not final dated on 21st of April 2016, IX GC 1221/15/2), under which the claim against MPK Poznań Sp. z o.o. was dismissed in similar case as it comes to factual status and parties. Having in mind above mentioned no writedowns for receivables was made. This case was also presented by The Management Board in the report on the company's activity. The report of the company's activity is complete as defined by article 49 of the Accountancy Act, and the information contained in it coming from the examined financial report contained in it is true.

Małgorzata Ślebzak



Registry no 10807

Key auditor performing the audit on behalf of
PROFESSIONAL AUDITING SERVICES

Małgorzata Ślebzak

Ul. Starzyńska 11, Kiekrz
62-090 Rokietnica

Entity licensed to audits of financial statements
Registered on the licensed entities list with number 3423
Carried out by KRBR

Kiekrz, 17th of May 2016



od 1880



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

ul. Głogowska 131/133 60-244 Poznań

tel. 61 839 6000 (centrala)

fax 61 839 6009

sekretariat@mpk.poznan.pl

www.mpk.poznan.pl