



1880

2020

Raport roczny

Annual report

2020

3

Działalność Spółki

Company activity

Władze Spółki

Company authorities

5

7

Misja i wizja firmy

Mission and vision of the Company

Ochrona środowiska

Environmental protection

8

13

Pracownicy

Employees

Przewozy

Transport

16

23

Sprzedaż i środki trwałe

Sales and fixed assets

Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza Spółki

Financing and economic situation of the Company

26

31

Perspektywy rozwoju działalności Spółki

Prospects for development of the Company business

Podsumowanie

Summary

44

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, autobusów i tramwajów,
 - produkcję, remonty i naprawy części, zespołów i podzespołów do pojazdów samochodowych i tramwajów,
 - 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, sieciowych 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 object of the Company's activity is as follows:

- 1.** Provision of urban and inter-communal transport services;
- 2.** Provision of passenger and freight transport services;
- 3.** Production activity as well as overhaul and repair services:
 - overhauls and repairs of motor vehicles, buses and trams,
 - production, overhauls and repairs of parts, assemblies and sub-assemblies of motor vehicles and trams,
 - renovation and repair of road surfaces, including tracks, and associated infrastructure
- 4.** Provision of services including but not limited to:
 - passenger transport by narrow-gauge railway,
 - carrying out road, track, network and general construction works,
 - running an authorised service station for Man and Solaris buses,
 - running a car wash,
 - carrying out technical inspections of motor vehicles falling within the competence of the District Vehicle Inspection Station,
 - providing expert opinions in reference to motor vehicles and trams,
 - training of candidates for drivers and people who apply for a licence to drive rail vehicles,
 - lease of space on trams and buses as well as transport infrastructure facilities to legal and natural persons for advertising activities,
 - advertising services,
 - tourist services.



Władzami 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. Zgodnie z aktualnymi zapisami Aktu Założycielskiego, Rada Nadzorcza winna składać się z sześciu członków, z których 4 powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników, zaś 2 pozostałych wybierają pracownicy Spółki.

W trakcie 2020 roku nie doszło do żadnych zmian osobowych w składzie Rady Nadzorczej i składała się z pięciu członków.

Skład Rady Nadzorczej na dzień 31.12.2020 roku:

1. Henryk Kuligowski – Przewodniczący Rady,
2. Arkadiusz Stasica – Wiceprzewodniczący Rady,
3. Andrzej Staniszewski – Sekretarz Rady,
4. Joanna Żurawska – Członkini Rady,
5. Jarosław Garstecki – Członek Rady.

W tym, przedstawiciele załogi:

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

W dniu 11.01.2021 roku powołano szóstego członka Rady Nadzorczej Pana Wojciecha Jankowiaka.

Zarząd kieruje działalnością Spółki i reprezentuje ją na zewnątrz. Czteroosobowy Zarząd Spółki tworzą: Prezes Zarządu i trzech Członków Zarządu.

1. Wojciech Tulibacki – Prezes Zarządu (od 01.07.2000r.)
2. Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013r.)
3. Marek Grzybowski – Członek Zarządu (od 29.06.2013r.)
4. Krzysztof Dostatni – Członek Zarządu (od 01.06.2020r.)

The Company authorities are as follows:

- The Shareholders' Meeting,
- Supervisory Council,
- Company's Management Board,

The function of the Shareholders' Meeting is exercised single-handedly by the Mayor of the City of Poznan.

The Supervisory Council is a Company body through the agency of which the Shareholders' Meeting supervises and controls the Company business. In accordance with the current provisions of the Founding Act, the Supervisory Council should consist of six members of which 4 are appointed and dismissed by the Shareholders' Meeting while the 2 remaining ones are elected by Company employees.

During the year 2020 there were no personnel changes in the composition of the Supervisory Council and it was composed of five members.

The composition of the Supervisory Council as at 31 December 2020:

1. Henryk Kuligowski – Chairman of the Council,
2. Arkadiusz Stasica – Deputy Chairman of the Council,
3. Andrzej Staniszewski – Council Secretary,
4. Joanna Żurawska – Member of the Council,
5. Jarosław Garstecki – Member of the Council.

Including representatives of the crew:

1. Jarosław Garstecki – Member of the Council,
2. Andrzej Staniszewski – Member of the Council.

On 11 January 2021, the sixth member of the Supervisory Council was appointed - Mr. Wojciech Jankowiak.

The Management Board manages the business of the Company and represents it externally. The Management Board consists of the following four members: President of the Management Board and three Members of the Management Board.

1. Wojciech Tulibacki – President of the Management Board (since 01 July 2000)
2. Jerzy Zalwowski – Member of the Management Board (since 29 June 2013)
3. Marek Grzybowski – Member of the Management Board (since 29 June 2013)
4. Krzysztof Dostatni – Member of the Management Board (since 01 June 2020)



MPK POZNAŃ Sp. z o.o. dzięki swoim działaniom wizerunkowym stara się budować markę Spółki określonej jako „Moja Przyjazna Komunikacja Poznań”. Myśl ta ma zachęcić zarówno pasażerów, mieszkańców jak i pracowników do uczestnictwa w życiu komunikacji miejskiej i 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 2020 obejmowały prowadzenie działań, które miały zapewnić utrzymanie wizerunku stabilnej, dbającej o pasażera, dobro miasta, środowisko naturalne, dobrze i sprawnie zarządzanej, a także dającej możliwość rozwoju Firmy. Na co dzień Spółka wdraża nowoczesne 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. W związku z tym, iż jednym z priorytetów Spółki jest ułatwienie podróży ludziom niepełnosprawnym udostępniona dla osób niewidomych i niedowidzących w 2018 roku aplikacja „myMPK” została również udoskonalona w roku 2020.

Mimo pandemii Covid-19, Spółka nie zapomniła o bogatej historii, regularnie obchodząc uroczystości związane z rocznicami i wydarzeniami ściśle związanymi z MPK Poznań Sp. z o.o. zachowując przy tym zasady reżimu sanitarnego obowiązującego podczas pandemii. Ponadto wzbogaca miejską ofertę kulturalną organizując spotkania, festyny dla mieszkańców, związane z miastem i z poznaniakami.

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. owing to its image-related activities makes all efforts to build the brand of the Company referred to as “Moja Przyjazna Komunikacja Poznań” [My Friendly Poznań Transport]. This idea is to encourage passengers as well as residents and employees to get involved in matters related to the public transport and Company. The recognition of the needs of Poznan residents and Poznan as a city and meeting them is the creation of caring and friendly Company. Projects in the area of promotion of MPK POZNAŃ Sp. z o.o. in 2020 included carrying out activities aimed at maintaining the image of a stable Company that cares for passengers, the city and the natural environment, and also a company that is well and efficiently managed and offers the possibility of development. The Company implements on a daily basis modern solutions that promote safety both in its own means of transport and outside them. Furthermore, owing to its website, the passengers are familiarised with the rules of functioning of MPK POZNAŃ Sp. z o.o., the most important investments are promoted and the changes in the Poznań transport system are presented. Through the so called social media, actions are taken to get involved in the communication with passengers, and customer proposals and suggestions are listened to. Because one of the priorities of the Company is to facilitate travel to the disabled, the “myMPK” app which was made available to blind and visually impaired people in 2018 was also improved in 2020.

Despite the Covid-19 pandemic, the Company has not forgotten its rich history, regularly celebrating the anniversaries and events closely associated with MPK Poznań Sp. z o.o. and maintaining at the same time the rules of sanitary regime in force during the pandemic. Furthermore, the Company enriches the cultural offer of the city by organising meetings and festivals for residents, which are connected with the city and the Poznan people.

MPK POZNAŃ Sp. z o.o., przy realizacji powierzanych zadań jako operatorowi komunikacji miejskiej, nieustannie przywiązuje dużą wagę do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie, redukcję lub eliminowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne.

Przedsięwzięcia realizowane przez Spółkę mają wpływ na ochronę środowiska w poniższym zakresie:

1. Ochrona powietrza:

Spółka w miarę posiadanych środków kontynuuje zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprzez sukcesywną wymianę wysłużonego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów negatywnie oddziałujących na środowisko z najniższą normą EURO.

2. Ochrona biosfery, ziemi:

Kontynuacja prac pielęgnacyjnych terenów zielonych.

3. Ochrona środowiska gruntowo-wodnego:

Kontynuacja monitoringu środowiska gruntowo - wodnego w rejonie stacji paliw WA (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).

4. Gospodarka odpadami:

Realizacja selektywnej zbiórki oraz minimalizacja odpadów według posiadanych decyzji Prezydenta Miasta Poznania.

5. Gospodarka wodno-ściekowa:

Prowadzenie gospodarki wodno-ściekowej zgodnie z ustawą Prawo wodne.

6. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

Prowadzenie prac remontowo konserwacyjnych w infrastrukturze torowej jak i w taborze tramwajowym w celu ograniczenia hałasu.

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 stałych obiektów i zajezdni autobusowo – tramwajowych mieszczących się w różnych punktach Poznania, w których wykonuje się czynności obsługowo-naprawcze taboru autobusowego, tramwajowego i transportu technicznego (gospodarczego) powodujące:
 - emisję technologiczną – emisja zanieczyszczeń do powietrza lub energii np. hałasu; powstających podczas napraw, remontów i czynności konserwacyjnych,
 - emisję energetyczną - będącą skutkiem transformowania energii elektrycznej w stacjach trakcyjnych czy produkcji ciepła w zakładowych kotłowniach,
 - odprowadzanie ścieków i wód opadowych do urządzeń kanalizacyjnych,
 - oddziaływanie na biosferę, m.in. wycinka i pielęgnacja drzew i krzewów
 - nasadzenia kompensacyjne. 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.

When performing the tasks entrusted to the Company, MPK POZNAŃ Sp. z o.o. as an operator of public transport, continuously attaches great importance to the use of solutions aimed at preventing, reducing or eliminating the negative impact of public transport on the natural environment.

The projects completed by the Company have an impact on the environmental protection in the following areas:

1. Air protection:

The Company, within its means and possibilities, continues to reduce transport emissions, i.e. the quantity of pollution discharged into the air, through the successive replacement of the old bus and tram fleets into modern ones and elimination of buses with the lowest EURO standard, which have a negative impact on the environment.

2. Protection of biosphere, the earth:

Continuation of maintenance of green areas.

3. Protection of the soil and water environment:

Continuation of monitoring of the soil and water environment in the area of the WA fuel stations (control of water and soil through analysis of samples collected systematically from piezometers).

4. Waste management:

Implementation of selective collection and waste minimisation according to decisions of the Mayor of Poznań.

5. Water and sewage management:

Water and sewage management in accordance with the Act on Water Law.

6. Protection against traffic noise:

Performance of repair and maintenance work related to the track infrastructure and tram fleet in order to reduce noise emissions.

The extent of impact of the public transport on the natural environment in the close proximity of human settlements is varied and typical, also for a company such as MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

This impact may be divided into:

1. That resulting from the operation of permanent facilities and bus and tramway depots located in different parts of Poznań, where maintenance and repair of bus and tramway fleets as well as technical (economic) transport activities are carried out, resulting in:
 - the technological emission – emission of pollution into the air or emission of energy, e.g. noise produced during repairs and maintenance activities,
 - the energy emission - being the consequence of transformation of electricity in traction stations or production of heat in company boiler houses,
 - the discharge of sewage and rainwater into the sewerage system,
 - the impact on biosphere, among other things, felling and maintenance of trees and bushes
 - the compensatory planting. The extent of impact of the public transport on the natural environment in the close proximity of human settlements is varied and typical, also for the company.



Politechnika



2. Wynikające z eksploatacji taboru komunikacyjnego podczas świadczenia usług przewozowych:

- emisje hałasu (szczególnie tabor tramwajowy),
- emisje zanieczyszczeń do powietrza (np. ze spalania paliwa w autobusach),
- wytwarzanie odpadów m.in. podczas prac utrzymania sprawności technicznej pojazdów, remontów torowisk tramwajowych i sieci trakcyjnej i infrastruktury towarzyszącej (np. asfaltobetonu, ziemi, odpadów złomu stalowego, kabli itp.),
- powstawanie odpadów podczas sprzątanego przystanków komunikacji miejskiej, czyszczenia infrastruktury torowej, czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych wzdłuż tras tramwajowych, koszenia trawników i tym podobnych prac utrzymaniowych tras komunikacyjnych,
- pielęgnacja oraz przycinanie 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. Transport publiczny jest znacznie bardziej efektywny energetycznie niż samochód osobowy, ma znacznie niższy średni koszt energetyczny jednego przewożonego pasażera. Mając na uwadze troskę o środowisko naturalne oraz minimalizację negatywnego oddziaływania transportu kołowego, Spółka w miarę posiadanych środków i rozwoju technologii kontynuuje zmniejszanie emisji komunikacyjnej, tj. ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, poprzez sukcesywną wymianę wysłużonego taboru na nowoczesny, likwidację autobusów o niskiej normie emisji spalin.

2. W roku 2020 w taborze autobusowym:

- wycofano 22 autobusy (2 autobusy o normie emisji spalin EURO 2, oraz 20 autobusów o normie emisji spalin EURO 3, lata produkcji 2001–2006),
- wprowadzono do eksploatacji 6 autobusów z napędem elektrycznym Solaris Urbino 12 Electric.

3. Spółka wymieniając tabor autobusowy na nowszy spowodowała, iż na koniec 2020 roku uzyskała 72% taboru autobusowego spełniającego obecnie normę emisji spalin Euro5 lub Euro6 (w tym najwięcej EEV), a także rozpoczęło eksploatację kolejnych 6-ciu autobusów elektrycznych. MPK eksploatuje zatem 317 autobusy, tj.:

- ELEKTRYCZNE - 21 (6,6%)
- Euro 6 - 60 (18,9%)
- EEV (>E5,<E6) - 160 (50,5%)
- Euro 5 - 7 (2,2%)
- Euro 4 - 3 (0,9%)
- Euro 3 - 66 (20,8%)

4. Zużycie w 2020 roku oleju napędowego przez tabor autobusowy wyniosło 8 233 555 m³ = 6 916,2 Mg tj., o 1 590,8 Mg mniej, niż w 2019 roku (10 127,430 m³ = 8 507,0 Mg w 2019r.).

5. W roku 2020 w taborze zaplecza technicznego:

2. That resulting from the operation of the transport fleet when providing transport services:

- noise emissions (particularly tram fleet),
- emissions of pollution into the air (e.g. from burning fuel in the case of buses),
- production of waste, inter alia during work related to the maintenance of vehicles in good technical order, repairs of tram tracks and traction network and accompanying infrastructure (e.g. asphalt concrete, soil, steel scrap waste, cables, etc.),
- generation of waste during the cleaning of public transport stops, the cleaning of track infrastructure, the cleaning of drainage facilities along tram routes, the mowing of lawns and similar maintenance work on transport routes,
- maintenance and felling of trees and bushes within the areas used, including the areas along some tram routes.

Projects completed by the Company which have an impact on environmental protection are:

A. Air protection:

1. Public transport is much more energy effective than passenger transport; it is characterised by much lower average energy cost per one transported passenger. Bearing in mind the care for the natural environment and minimisation of the negative impact of road transport, the Company, as far as its resources and technology development allow, continues to reduce transport emissions, e.g. the amount of pollutants emitted into the air, through the successive replacement of the old fleet into the modern one, elimination of buses with low emission standards.

2. In 2020, as far as the bus fleet is concerned:

- 22 buses were withdrawn from use (2 buses with the EURO 2 emission standard, and 20 buses with the EURO 3 emission standard, years of manufacture: 2001–2006),
- 6 electric buses - Solaris Urbino 12 Electric were put into service.

3. By replacing the bus fleet with a newer one, the company achieved the objective in accordance with which, at the end of the year 2020, 72% of the bus fleet met the Euro 5 or Euro 6 emission standard (including most EEV), and, on top of this, another 6 electric buses were put into service. Thus MPK uses 317 buses, i.e.:

- ELECTRIC - 21 (6,6%)
- Euro 6 - 60 (18,9%)
- EEV (>E5,<E6) - 160 (50,5%)
- Euro 5 - 7 (2,2%)
- Euro 4 - 3 (0,9%)
- Euro 3 - 66 (20,8%)

4. Consumption of fuel oil by the bus fleet in the year 2020 amounted to 8 233 555 m³ = 6 916.2 Mg, i.e. 1 590.8 Mg less than in the year 2019 (10 127.430 m³ = 8 507.0 Mg in 2019).

5. In 2020, as far as the equipment of technical facilities is concerned:

- A special vehicle (tower wagon) of the network technical emergency service - STAR 200 was withdrawn from service, year of

- wycofano z eksploatacji samochód specjalny (wieżowy) pogotowia technicznego sieci STAR 200, rok produkcji: 1991 (norma emisji spalin EURO 0).

- wycofano 5 szt. samochodów marki LUBLIN, norma emisji spalin EURO 1.

B. Ochrona biosfery, ziemi:

1. W 2020 roku kontynuowano prace pielęgnacyjne terenów zielonych oraz nasadzonych roślin w ramach realizowanych inwestycji z lat wcześniejszych (np. za budowę zajezdni Franowo).
2. Wycinkę zieleni oraz przycinanie gałęzi drzew i krzewów w roku 2020 ograniczono do niezbędnego minimum wynikającego z bieżących potrzeb.
3. Zakres wykonanych prac w 2020r:
 - Dokonano wycinki 31 drzew zlokalizowanych na terenie: zejść do przystanku tramwajowego „Lechicka/Poznań Plaża” i dworca autobusowego przy Os. Jana III Sobieskiego (5 szt.), pętli Piątkowska (17 szt.), Zajezdni Autobusowej Kacza (7 szt.), stacji trakcyjnej Lechicka (2szt.).
 - Wykonano nasadzenia kompensacyjne:
 - 25 drzew oraz 460 krzewów na terenie zejścia do przystanków „Lechicka/Poznań Plaża” i dworca autobusowego przy Os. Jana III Sobieskiego,
 - 15 krzewów na terenie dworca autobusowego przy Os. Jana III Sobieskiego,
 - 13 drzew oraz 30 krzewów na terenie pętli „Piątkowska”,
 - 7 drzew na terenie Zajezdni Autobusowej Kacza,
 - 2 drzewa na terenie stacji trakcyjnej Lechicka,
 - 3 drzewa na terenie zajezdni Autobusowej Warszawska.
 - Wykonano prace pielęgnacyjne obejmujące koszenie trawników oraz pielęgnację drzew i krzewów na terenie: pętli tramwajowych, wokół podstacji trakcyjnych, wzdłuż trasy PST, trasy PST w kierunku Dworca Zachodniego, Zajezdni Tramwajowej Franowo, Zajezdni Autobusowej Kacza, trasy Franowo, pętli autobusowej Dębica oraz pętli autobusowej przy ul. 28 Czerwca 56 roku.

C. Ochrona środowiska gruntowo-wodnego:

1. W 2020 roku kontynuowano monitoring środowiska gruntowo-wodnego w rejonie stacji paliw A1 i A3 (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).
1. Zgodnie z treścią sporządzonych raportów na koniec 2020r:
 - Na terenie zajezdni „Warszawska” wykazano w badaniach z grudnia 2019 pogorszenia stanu środowiska gruntowo-wodnego. Wyniki klasyfikują stan wód gruntowych w V klasie co stanowi o złym stanie wód. W podsumowaniu raport zalecono ponowienie badań w okresie 12 m-cy co może być pomocne w ustaleniu, czy wzrost zbadanych stężeń parametrów był jednorazowy, czy się utrzymuje.
 - Na terenie zajezdni „Kacza” nie wykazano pogorszenia stanu środowiska gruntowo-wodnego, nie wykryto zanieczyszczenia wód i gleby jak również nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych zanieczyszczeń jakie mogą występować w glebie i wodach gruntowych.

manufacture: 1991 (EURO 0 emission standard).

- 5 LUBLIN vehicles with the EURO 1 emission standard were withdrawn.

B. Protection of biosphere, the earth:

1. In 2020, work related to the maintenance of green areas and plantings were continued as part of investments completed in the preceding years (e.g. construction of the Franowo depot).
2. The felling of trees and the pruning of tree and shrub branches in 2020 was limited to the necessary minimum resulting from current needs.
3. The scope of works carried out in 2020:
 - 31 trees located in the following areas were felled: entrances to the „Lechicka/Poznań Plaża” tram stop and the bus station at Jana III Sobieskiego district (5 trees), Piątkowska tram terminal (17 trees), Kacza Bus Depot (7 trees), Lechicka traction station (2 trees).
 - Compensatory plantings were made:
 - 25 trees and 460 bushes located in entrances to the „Lechicka/Poznań Plaża” tram stop and the bus station at Jana III Sobieskiego district,
 - 15 bushes in the area of the bus station at Jana III Sobieskiego district,
 - 13 trees and 30 bushes in the area of the “Piątkowska” tram terminal,
 - 7 trees in the area of the Kacza Bus Depot,
 - 2 trees in the area of the Lechicka traction station,
 - 3 trees in the area of the Warszawska Bus Depot.
 - Maintenance work was carried out, including lawn mowing and care of trees and bushes in the following areas: tram terminals, around traction substations, along the PST route, the PST route towards the Zachodni Railway Station, Franowo Tram Depot, Kacza Bus Depot, Franowo route, Dębica bus terminal and the bus terminal at 28 Czerwca 56 roku Street..

C. Protection of the soil and water environment:

1. In 2020, the monitoring of the soil and water environment in the area of the A1 and A3 fuel stations (control of water and soil through analysis of samples collected systematically from piezometers) was continued.
1. In accordance with the content of the reports prepared at the end of 2020
 - The tests conducted in 2019 demonstrated the deterioration of the state of the soil and water environment in the area of the “Warszawska” depot. The results classify the state of groundwater into class V which means that the state of the water is poor. The summary of the report contains a recommendation that the tests should be carried out again within the next 12 months, which may be helpful in determining whether the increase in the tested parameter concentrations was a one-off incident or whether it is a permanent phenomenon.
 - In the area of the “Kacza” Depot, the deterioration of the state of the natural environment was not confirmed, no pollution of the water and soil was detected and the permissible limits of pollution which may occur in soil and groundwater were not exceeded



Polityka personalna w 2020 roku skoncentrowana była na zapewnieniu właściwej obsady na wszystkich stanowiskach w Spółce, pomimo trudnej sytuacji na rynku pracy.

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

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

Zatrudnienie ogółem w 2020 roku w porównaniu z rokiem poprzednim spadło o 29 etatów i wyniosło 2271 etatów.

The HR policy in the year 2020 was focused on making sure that all positions in the Company were adequately staffed, despite the difficult labour market situation.

In accordance with the Organisational Regulations applicable in the Company, the respective positions can be divided into five types (groups):

- bus and tram drivers,
- transport service,
- technical service,
- administrative and technical staff,
- managerial positions

Total employment in 2020, when compared to the previous year, fell by 29 FTE's and amounted to 2271 FTE's.

Średnioroczne zatrudnienie w latach 2019-2020 (w etatach)

Average annual employment in the years 2019-2020 (in FTEs)

Wyszczególnienie	2019	2020	Dynamika (%)	Struktura 2020 (%)
Kierowcy	704	702	99,72	30,91
Motorniczowie	499	506	101,40	22,28
St. obsługi przewozów	143	130	90,91	5,72
St. obsługi technicznej	650	645	99,23	28,40
St. administracyjno-techniczne	242	225	92,98	9,91
St. kierownicze	62	63	101,61	2,78
Ogółem MPK	2300	2271	98,74	100,00

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

Number of people employed by the Company by age (state as at 31 December)

L.P.	Grupa pracowników wg wieku	Ilość zatrudnionych		Struktura w %
		2019	2020	
1	20-25	78	68	2,81
2	26-30	143	134	5,55
3	31-35	229	228	9,44
4	36-40	264	262	10,84
5	41-45	301	309	12,79
6	46-50	365	354	14,65
7	51-55	398	399	16,52
8	56-60	397	404	16,72
9	61-65	215	216	8,94
10	66-70	38	36	1,49
11	71-75	6	6	0,25
Ogółem MPK		2434	2416	100,00

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

Number of people employed by the Company by seniority (state as at 31 December)

L.P.	Grupa pracowników wg stażu	Ilość zatrudnionych		Struktura w %
		2019	2020	
1	0-10	960	975	40,36
2	11-15	351	344	14,24
3	16-20	215	214	8,86
4	21-25	159	190	7,86
5	26-30	269	194	8,03
6	31-36	193	223	9,23
7	36-40	143	118	4,88
8	41-45	96	108	4,47
9	46-50	46	49	2,03
10	51-55	2	1	0,04
Ogółem MPK		2434	2416	100,00



W 2020 roku realizując usługi komunikacyjne (wraz z imprezami masowymi) zamówione przez ZTM wykonano 28 873 tys. km. Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych, uwzględniający imprezy masowe zawierał 32 202 tys. km, w tym 12 448 tys. pckm w komunikacji tramwajowej i 19 754 tys. wzkm w komunikacji autobusowej. Pandemia Covid-19 i remonty na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2020 roku wymusiły zmiany zaplanowanej pracy przewozowej. Zgodnie z ustaleniami z ZTM comiesięcznie powstawał skorygowany plan pracy przewozowej zawierający zmiany wniesione harmonogramem. Na podstawie powyższych działań, w 2020 roku zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło 10 848 tys. pckm natomiast w komunikacji autobusowej 18 132 tys. wzkm. W 2020 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w 89,66% w stosunku do harmonogramu wykonano na poziomie 99,63%.

Prace torowo-drogowe mające istotny wpływ na wielkość pracy przewozowej w 2020 roku:

- przebudowa ronda Rataje (cały rok),
- modernizacja ul. Wierzbicice wraz z torowiskiem (od 17 sierpnia),
- prace torowo-sięciowe ul. Kórnicka, na odcinku od Jana Pawła II do Wrocławskiej (od 16.03 do 17.05),
- prace sieciowe w ul. Przybyszewskiego (od 18.05 do 27.06),
- przebudowa skrzyżowania Al. Wielkopolskiej z Pułaskiego - wyłączone z ruchu tramwajowego: Połabska, Piątkowska i Wilczak (od 27.06 do 31.08),
- prace torowe w ul. Dąbrowskiego (od 01.09 do 30.09) na odcinku od mostu Teatralnego do Żeromskiego.

Bardzo duży wpływ na realizację zadań przewozowych miały wprowadzone ograniczenia w komunikacji spowodowane pandemią, szczególnie w okresie od połowy marca do końca czerwca - stanowiły ok 25%, w ujęciu rocznym natomiast 10%.

Drobne prace awaryjne i utrzymaniowe ograniczały się do jednego lub dwóch dni (najczęściej weekendy).

Zmniejszenie zamówienia pracy przewozowej pociągnęło za sobą znaczne zmniejszenie wskaźników działalności przewozowej - uruchomienia taboru. W Planie działalności Spółki na rok 2020, złożono wskaźnik uruchomienia taboru autobusowego na poziomie 86%, taboru tramwajowego na poziomie 81%. Realizacja wymaganych poziomów okazała się niemożliwa z uwagi na niezależne od działań Zarządu ograniczenia w kursowaniu transportu miejskiego spowodowane pandemią Covid-19. Do czasu ogłoszenia pandemii wskaźniki były spełnione.

Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej 90%, w autobusowej odpowiednio 85%. W 2020 roku wskaźniki te wynosiły odpowiednio w komunikacji tramwajowej 94,46% i autobusowej 94,98% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2020 roku odnotowano polepszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, wyniósł 1,8.

In 2020, as part of provision of transport services (including mass events) ordered by ZTM, 28 873 000 km were covered. The transport activity plan which is included in appendix 1 to the Contract for the provision of public services, taking into account mass events, covered 32 202 000 km, including 12 448 000 tram-kilometres covered by trams and 19 754 000 bus kilometres covered by buses. The Covid-19 pandemic and the repairs along the transport routes conducted in 2020 have forced changes to the planned transport activity. In accordance with the arrangements made with ZTM, every month, an adjusted transport activity plan was created to take into account changes made in the schedule. Based on the above-mentioned actions, in 2020, the order for transport activity in tram transport amounted to 10 848 000 tram-kilometres, and in bus transport - 18 132 000 bus-kilometres. In 2020, the transport activity was performed at the level of 89.66% when compared to Appendix 1, and at the level of 99.63% in relation to the schedule.

Track-road works with significant impact on the volume of transport activity in the year 2020:

- reconstruction of the Rataje roundabout (whole year),
- modernisation of the Wierzbicice Street along with the tram trackage (since 17 August),
- track-network work at Kórnicka Street, along the section from Jana Pawła II Street up to Wrocławska Street (from 16 March till 17 May),
- network work at Przybyszewskiego Street (from 18 May till 27 June),
- reconstruction of the intersection of Wielkopolska Avenue with Pułaskiego Street – the streets excluded from the tram traffic were as follows: Połabska, Piątkowska and Wilczak (from 27 June till 31 August),
- track work at Dąbrowskiego Street (from 01 September till 30 September) along the section between Teatralny Bridge and Żeromskiego Street.

Traffic restrictions, which were caused by the pandemic had a huge impact on the completion of transport tasks, especially in the period from mid-March to the end of June - they accounted for 25%, and 10% on an annual basis.

Minor emergency and maintenance work were limited to one or two days (usually weekends).

The reduction in orders for transport activity entailed a significant reduction in transport activity rates - the use of the bus and tram fleets. The bus fleet operational rate in the Company business plan for the year 2020 was predicted at the level of 86%, and for tram fleet this value was 81%. Reaching the required levels turned out to be impossible in view of the restrictions (which were beyond the Management Board's control) imposed on public transport services as a consequence of the Covid-19 pandemic. Before the time the pandemic was declared, the above-mentioned rates had been achieved.

The required vehicle punctuality rate in the tram transport is at least 90% and in the bus transport 85% respectively. In 2020, the above-mentioned rates were as follows: 94.46% for tram transport and 94.98% for bus transport, whereby these values were higher than their expected levels.

In 2020, the failure rate was lower when compared to the preceding year and amounted to 1.8.

Wielkość przychodów ze sprzedaży usług w latach 2019-2020 w zł.
Revenue from the sale of services in the years 2019-2020 in PLN

Wyszczególnienie	2019	2020	Różnica (2020-2019)
1. Średni stan inwentarzowy -/w szt./	598	599	1,04
tramwaje (wozy)	276	274	-2,18
tramwaje (pociągi)	225	227	1,70
autobusy	322	325	3,22
2. Średnie uruchomienie -/w szt./	512	457	-55,05
tramwaje (wozy)	217	188	-29,35
tramwaje (pociągi)	182	161	-21,21
autobusy	295	269	-25,69
3. Średnia gotowość -/w szt./	532	519	-13,15
tramwaje (wozy)	234	222	-12,46
tramwaje (pociągi)	193	187	-6,08
autobusy	298	297	-0,70
4. Współczynnik uruchomienia do stanu inwentarzowego -/w %/	85,54	76,20	-9,33
tramwaje (wozy)	78,50	68,42	-10,08
tramwaje (pociągi)	80,69	70,75	-9,94
autobusy	91,56	82,76	-8,80
5. Współczynnik uruchomienia do stanu taborowego -/w %/	88,85	80,84	-8,01
tramwaje (wozy)	84,30	74,86	-9,44
tramwaje (pociągi)	91,91	84,89	-7,02
6. Współczynnik gotowości do stanu taborowego -/w %/	90,55	89,64	-0,91
tramwaje (wozy)	87,88	84,78	-3,10
tramwaje (pociągi)	89,61	87,24	-2,37
autobusy	92,77	93,65	0,88
7. Współczynnik punktualności z pomiarów -/w %/	78,97	88,05	9,08
tramwaje	84,29	88,40	4,11
autobusy	76,17	87,89	11,72
8. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM -/w %/	94,32	94,81	0,49
tramwaje	94,61	94,46	-0,15
autobusy	94,17	94,98	0,81
9. Współczynnik zawodności -/w %/	2,74	1,80	-0,94
tramwaje	1,41	2,08	0,67
autobusy	3,44	1,66	-1,78
10. Praca przewozowa (tys. km)	31 572	28 869	-2 703
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 916	10 799	-1 117
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 656	18 070	-1 586
11. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi(tys. km)	31 591	28 873	-2 718
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 926	10 801	-1 125
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 665	18 072	-1 593

Zdarzenia istotnie wpływające na działalność

Events which have a significant impact on the Company business

Zdarzenia zewnętrzne

W trakcie roku obrotowego Spółka poddawana była działaniu czynników zewnętrznych, które miały wpływ na kształt i rozmiar prowadzonej przez nią działalności. Do głównych czynników w 2020 r. zaliczyć należy pandemię COVID-19 oraz politykę transportową Miasta oraz Zarządu Transportu Miejskiego jako organizatora transportu publicznego w Poznaniu.

W związku z ograniczeniami w życiu społeczno-gospodarczym wprowadzonymi przez Rząd w połowie marca 2020 r. nastąpiło znaczne ograniczenie przemieszczania się mieszkańców Miasta i Aglomeracji w wyniku m. in. zamknięcia szkół, uczelni, placówek kulturalnych, ograniczeń w działalności handlowej, tym samym zmniejszyła się znacznie liczba przewożonych pasażerów. W odpowiedzi na spadek zapotrzebowania Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu wprowadził zmiany w rozkładach jazdy zarówno w komunikacji tramwajowej jak i autobusowej. Znacznie ograniczono zamówienie na pracę przewozową, bo o 10% (harmonogram) w stosunku do planu (Załącznik nr 1), co w konsekwencji przełożyło się na spadek wpływów z realizacji usług o 9,3%. Pandemia COVID-19 wpłynęła również na spadek: przychodów z reklamy (zleceńodawcy ograniczali bądź rezygnowali z umieszczania reklam), przychodów z przewozów kolejką „Maltanka”, która jest jedną z ciekawszych propozycji skierowanych do mieszkańców Poznania, jak i gości odwiedzających nasze miasto. Wystąpił również spadek przychodów ze świadczonych usług odpłatnych czy sprzedaży materiałów.

W poniższej tabeli nr 2 przedstawiono poziom zamówionej i wykonanej pracy przewozowej na który prócz pandemii miały wpływ także wykonywane w 2020 r. remonty i modernizacje na terenie Miasta, co spowodowało zmiany przebiegu linii komunikacyjnych, jak również zamianę linii tramwajowych na komunikację autobusową za tramwaj.

External events

During the financial year, the Company was subjected to external factors, which had an impact on the form and extent of its business. The main factors in the year 2020 include the COVID-19 pandemic and the transport policy of the City and the City Transportation Office (ZTM) as the organiser of public transport in Poznań.

In connection with restrictions in the social and economic life introduced by the Government in the middle of March 2020, significant restrictions in the movement of the residents of the City and the Agglomeration took place as a result of the lockdown of schools, universities, cultural institutions, restrictions in trade activity, therefore, the number of transported passengers was significantly lower. In response to the decline in demand, the City Transportation Office in Poznań introduced changes in timetables both in the case of tram and bus transports. The orders for transport activity were reduced significantly, i.e. by 10% (schedule) in relation to the adopted plan (Appendix 1), which consequently translated into a 9.3% decrease in revenues from provision of services. The COVID-19 pandemic also had an impact on the decrease in revenues from advertising (the clients reduced the number of advertisements or even resigned from placing them), revenues from the Maltanka narrow-gauge railway service, which is one of the more interesting offers addressed to Poznań residents and visitors coming to our city. Also, the revenues from paid services or sales of materials were lower.

Table 2 below presents the level of ordered and completed transport activity which, in addition to the pandemic, was also affected by renovations and modernisations performed in 2020 in the area of the City. These contributed to changes in routes of transport lines as well as replacement of tram lines with bus transport.

Zamówiona i wykonana praca przewozowa w tys. km
Ordered and performed transport activity in thousands of km

Wyszczególnienie	2019	2020	Różnica (2020-2019)
Plan pracy przewozowej - zał. nr 1 do Umowy na usługi przewozowe (tys. km)	32 183	32 202	19
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	12 068	12 448	380
komunikacja autobusowa (wozokm)	20 115	19 754	-361
Harmonogram pracy przewozowej (tys. km) - zmiany w trakcie roku	31 912	28 980	-2 932
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 946	10 848	-1 098
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 966	18 132	-1 834
Wykonanie pracy przewozowej wraz z imprezami masowymi (tys. km)	31 591	28 873	-2 718
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	11 926	10 801	-1 125
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 665	18 072	-1 593



Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej 90%, w autobusowej odpowiednio 85%. W 2020 roku wskaźniki te wynosiły odpowiednio w komunikacji tramwajowej 94,46% i autobusowej 94,98% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2020 roku odnotowano polepszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym, wyniósł 1,8.

The required vehicle punctuality rate in the tram transport is at least 90% and in the case of the bus transport - 85%. In 2020, these rates were 94.46% for tram transport and 94.98% for bus transport respectively and were higher than the expected level.

In 2020, the failure rate was improved when compared to the preceding year and amounted to 1.8.

Dane ogólne (stan na koniec 2019 i 2020 roku)

General data (state as at the end of 2019 and 2020)

Wyszczególnienie	31.12.2019	31.12.2020	Różnica (%)
1. Liczba linii komunikacyjnych	100	96	96,00
a) linie dzienne, w tym:	79	75	94,94
tramwaje	18	16	88,89
autobusy	61	59	96,72
b) linie nocne, w tym:	21	21	100,00
tramwaje	1	1	100,00
autobusy	20	20	100,00
2. Długość linii komunikacyjnych /km/	1 195,75	1 164,49	97,39
a) linie dzienne, w tym:	924,06	884,36	95,70
tramwaje	219,38	195,34	89,04
autobusy	704,68	689,02	97,78
b) linie nocne, w tym:	271,69	280,13	103,11
tramwaje	13,07	16,68	127,64
autobusy	258,62	263,45	101,87
3. Długość tras komunikacyjnych /km/	417,88	414,12	99,10
a) tramwaje	69,69	69,10	99,16
b) autobusy	348,19	345,02	99,09

Tabor (stan na koniec 2019 i 2020 roku)

Bus and tram fleet (state as at the end of 2019 and 2020)

Wyszczególnienie	31.12.2019	31.12.2020	Dynamika (%)
1. Tramwaje (w szt.) - wagony	275	271	98,55
105N; Moderus Alfa	94	92	97,87
GT6; GT8; GT8/O	5	3	60,00
RT6N1	14	14	100,00
Siemens Combino	14	14	100,00
Moderus Beta	53	53	100,00
Solaris Tramino	45	45	100,00
Solaris Tramino	50	50	100,00
2. Autobusy (w szt.)	278	262	94,24
MAN	48	39	81,25
Kapena Urby	2	2	100,00
Solaris Urbino 8,6	26	26	100,00
Solaris Urbino 12	67	58	86,57
Solaris Urbino 12 electric	0	6	-
Solaris Urbino 18	119	115	96,64
Solaris Urbino 18 hybrid	1	1	100,00
Solaris Urbino 18 electric	15	15	100,00

W 2020 roku Spółka prowadziła konsekwentną politykę taborową, mającą na celu sukcesywną wymianę wyeksploatowanego taboru na nowy technologicznie spełniający wysokie normy ochrony środowiska, a także podnoszący komfort przewożonych pasażerów.

In 2020, the Company pursued a consistent policy regarding the bus and tram fleets, aimed at the successive replacement of the worn-out vehicles with technologically newer ones that meet the high standards of environmental protection and increase the comfort of transported passengers.

Tabor - dzierżawiony i użyczony (stan na koniec roku 2019 i 2020)

Leased and granted bus and tram fleet (state as at the end of 2019 and 2020)

Wyszczególnienie	31.12.2019	31.12.2020	Dynamika (%)
Tramwaje dzierżawione (w szt.)	2	1	50,00
Solaris Tramino S100	1	0	-
Moderus Gamma LF01 AC	1	1	100,00
Autobusy dzierżawione (w szt.)	55	55	100,00
Solaris Urbino 12	33	33	100,00
Solaris Urbino 18	22	22	100,00



Przychody ze sprzedaży uzyskiwane są z czterech źródeł:

1. Działalność przewozowa, polegająca na realizacji umowy o świadczenie usługi publicznej lokalnego transportu zbiorowego w zakresie:
 - przewozów tramwajowych,
 - przewozów autobusowych,
2. Pozostała działalność przewozowa (pozostały transport lądowy):
 - przewozy pozostałe,
 - przewozy kolejką Maltanka.
3. Działalność pomocnicza, 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. Działalność pozostała:
 - wpływy z czynszów.

Sales revenues are obtained from four sources:

1. The transport activity which involves the performance of the public service contract for local collective transport in the field of:
 - tram services,
 - bus services,
2. The remaining transport activity (other road transport):
 - other transport services,
 - transport by the Maltanka narrow-gauge railway.
3. The auxiliary activity which includes:
 - providing advertising space in trams and buses,
 - paid services, including modernisations and renovations commissioned by external entities, and concerning construction work related to the track-network infrastructure, as well as work related to the renovation of this infrastructure completed on behalf of ZTM as part of the so called Entrustment Agreement,
 - debt collection,
 - other.
4. Other activities:
 - Revenues from rents.

Wielkość przychodów ze sprzedaży usług w latach 2019-2020 w zł.

Revenue from the sale of services in the years 2019-2020 in PLN

Wyszczególnienie	2019	2020	Dynamika (%)
1. Działalność przewozowa	389 227 205	345 962 548	88,88
autobus	171 339 197	167 990 511	98,05
tramwaj	217 888 008	177 972 037	81,68
II. Pozostała działalność przewozowa	3 048 110	2 693 296	88,36
pozostałe przewozy	2 306 663	2 279 339	98,82
Kolejka Maltanka	741 446	413 957	55,83
III. Działalność pomocnicza	11 629 778	8 756 511	75,29
reklama	2 330 733	1 072 197	46,00
roboty odpłatne, dzierżawa, transport	1 042 512	641 777	61,56
badania diagnostyczne	541 495	552 157	101,97
inne przychody, w tym:	7 212 749	6 232 641	86,41
umowa powierzenia	5 407 702	5 501 313	101,73
windykacja	502 289	257 739	51,31
IV. Działalność pozostała	128 118	121 696	94,99
V. Razem przychody ze sprzedaży	404 033 211	357 534 051	88,49

Na poziom zrealizowanych zadań inwestycyjnych w roku 2020 istotny wpływ miały skutki pandemii Covid-19. Ograniczeniu uległy bowiem działania wymagające bezpośrednich kontaktów i zaangażowania kontrahentów w obiektach Spółki, inwestycje obejmujące wszystkie lokalizacje Spółki, do realizacji których konieczne były wizje lokalne i uzgodnienia. Skutkiem pandemii wydłużyły się również terminy wydawania decyzji administracyjnych, bezpośrednio wpływające na możliwość realizacji inwestycji. Negatywny wpływ miała również ograniczona dostępność na rynku specjalistycznych materiałów i usług, spowodowana utrudnieniami wynikającymi z nałożonych obostrzeń oraz ograniczoną wydajnością zakładów produkcyjnych w trakcie pandemii przy ograniczeniu ilości pracowników po stronie wykonawców z uwagi na nałożone kwarantanny.

The level of investment projects completed in 2020 was significantly affected by consequences of the Covid-19 pandemic. This is because activities requiring direct contacts and presence of contractors in the Company's facilities and investments covering all the Company's locations, for which site visits and approvals were necessary, were reduced. As a consequence of the pandemic, the deadlines for issuing administrative decisions were also extended, directly affecting the possibility of completing the investments. Also, the limited availability of specialist materials and services in the market, due to impediments related to the imposed restrictions and limited capacity of production plants during the pandemic, taking into account the reduced number of employees resulting from the imposed quarantines, also had a negative impact.

Realizacja poniesionych nakładów na środki trwałe w 2020 roku w zł

Realisation of expenditures incurred on fixed assets in 2020 in PLN

L.P.	Nazwa zadania	Plan 2020	2020	% wykonania
1.	Budowa i modernizacje zajezdni	12 328 500	4 659 716	37,80
2.	Tabor autobusowy	13 488 000	13 201 628	97,88
3.	Tabor tramwajowy	767 400	767 400	100,00
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów	1 587 000	685 826	43,22
5.	Informatyka	10 791 500	2 231 840	20,68
6.	Pozostałe inwestycje	788 000	768 187	97,49
7.	Naprawy główne	5 000 000	0	0,00
8.	Nakłady ogółem	44 750 400	22 314 598	49,86



FINANSOWANIE

Na aktywa na dzień 31.12.2020 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: **8 494 210,47 zł,**
- inwestycje krótkoterminowe: **129 806 668,46 zł.**

Do zobowiązań MPK POZNAŃ Sp. z o.o. na 31.12.2020 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: **220 776 214,21 zł,**
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: **29 876 303,45 zł,**
- pozostałe zobowiązania, w tym fundusze specjalne, tj. ZFŚS: **46 599 029,29 zł.**

SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA SPÓŁKI

Dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej posłużono się:

- rachunkiem zysków i strat za okres 1.01.-31.12.2020 roku.
- bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2020 roku.

Rachunek zysków i strat Profit and loss account

L.P.	Wyszczególnienie	2019	2020	Różnica (2020-2019)
1.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	405 404 392	362 916 804	-42 487 588
2.	Koszty działalności operacyjnej	436 064 639	429 262 958	-6 801 681
3.	Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2)	-30 660 247	-66 346 154	-35 685 906
4.	Pozostałe przychody operacyjne	52 143 699	76 284 024	24 140 325
5.	Pozostałe koszty operacyjne	24 767 733	25 609 730	841 997
6.	Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5)	-3 284 281	-15 671 859	-12 387 578
7.	Przychody finansowe	653 716	11 954 126	11 300 410
8.	Koszty finansowe	3 153 775	3 322 442	168 668
9.	Zysk/Strata brutto (6+7-8)	-5 784 339	-7 040 175	-1 255 836
10.	Podatek dochodowy	3 738 784	3 894 074	155 290
11.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0	0	0
12.	Zysk/Strata netto (9-10-11)	-9 523 123	-10 934 249	-1 411 126

Rachunek zysków i strat za 2020 r. zamknął się stratą.

FINANCING

The assets as at 31 December 2020 consist of:

- short-term receivables: **PLN 8 494 210,47,**
- short-term investments: **PLN 129 806 668,46.**

The liabilities of MPK POZNAŃ Sp. z o.o. as at 31.12.2020 include:

- long-term liabilities to other undertakings: **PLN 220 776 214,21,**
- liabilities on account of deliveries and services to other and related undertakings: **PLN 29 876 303,45,**
- other liabilities including special funds, i.e. Company Social Benefit Fund: **PLN 46 599 029,29.**

ECONOMIC AND FINANCIAL POSITION OF THE COMPANY

In order to assess the economic and financial situation, the following tools were required:

- profit and loss account for a period between 1 January-31 December 2020
- balance sheet drawn up as at 31.12.2020.

The profit and loss account 2020 was closed with a loss.

Bilans uproszczony (w zł)
Simplified balance sheet (in PLN)

Wyszczególnienie	2019	2020	Różnica (2020-2019)
Aktywa trwałe	1 233 320 994	1 182 552 761	95,88
I. Wartości niematerialne i prawne	483 683	3 847 956	795,55
II. Rzeczowe aktywa trwałe	1 203 512 927	1 154 417 458	95,92
III. Należności długoterminowe	0	0	-
IV. Inwestycje długoterminowe	24 238 387	24 238 387	-
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	5 085 997	48 960	0,96
Aktywa obrotowe	68 472 833	155 417 009	226,98
I. Zapasy	16 399 775	14 833 753	90,45
II. Należności krótkoterminowe	28 927 611	8 494 210	29,36
III. Inwestycje krótkoterminowe	21 239 401	129 806 668	611,16
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	1 906 046	2 282 377	119,74
Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	0
Udziały (akcje) własne	0	0	0
AKTYWA RAZEM	1 301 793 826	1 337 969 770	102,78
Kapitał (fundusz) własny	447 696 041	461 761 792	103,14
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	399 651 500	441 651 500	110,51
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	34 006 485	24 483 362	72,00
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 561 180	1 561 180	100,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusz) rezerwowe	22 00 000	5 000 000	22,73
V. Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	-
VI. Zysk/strata netto	-9 523 123	- 10 934 249	114,82
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (wartość ujemna)	0	0	-
Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	854 097 785	876 207 978	102,59
I. Rezerwy na zobowiązania	91 825 844	91 942 210	100,13
II. Zobowiązania długoterminowe	239 986 762	220 776 214	92,00
III. Zobowiązania krótkoterminowe	140 355 896	76 475 333	54,49
IV. Rozliczenia międzyokresowe	381 929 284	487 014 221	127,51
PASYWA RAZEM	1 301 793 826	1 337 969 770	102,78

Wskaźniki rentowności

Profitability ratios

Wyszczególnienie	Wskaźniki rentowności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2019	2020
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{wynik na działalności operacyjnej} * 100}{\text{przych netto ze sprz i zr z nimi} + \text{pozostałe przychody operacyjne}}$	max	-0,72%	-3,57%
Rentowność netto sprzedaży	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	-2,33%	-3,06%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{średnioroczny stan kapitału własnego}}$	max	-2,16%	-2,40%

W związku z poniesioną stratą wszystkie wskaźniki rentowności notują w 2020 r. poziomy ujemne.

In connection with the loss incurred, all profitability ratios in the year 2020 are recorded at negative levels.

Wskaźniki płynności

Liquidity ratios

Wyszczególnienie	Wskaźniki płynności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2019	2020
Ogólnej płynności finansowej (I)	$\frac{\text{aktywa obrotowe} - \text{nał krótkoterm powyżej 12 m-cy}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	1,2 - 2	0,49	2,05
Szybkiej płynności finansowej (II)	$\frac{\text{aktywa obrotowe} - \text{zapasy} - \text{nał krótkoterm powyżej 12 m-cy}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	1 - 1,2	0,37	1,85
Pieniężnej płynności finansowej (III)	$\frac{\text{środki pieniężne i inne aktywa pieniężne}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	0,2	0,15	1,71

Wskaźniki płynności zanotowały wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

The liquidity ratios have increased in relation to the previous year.

Wskaźnik efektywności działania

Operational efficiency ratios

Wyszczególnienie	Wskaźniki efektywności działania			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2019	2020
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,31	0,27
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,33	0,31
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	5,92	2,34
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} * 365}{\text{koszty działalności operacyjnej} - \text{amortyzacja}}$	max	15	16
Rotacji należności z tytułu dostaw i usług (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan należności z tytułów dostaw i usług} * 365}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	6	6

Wskaźniki płynności zanotowały wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

The operational liquidity ratios have increased in relation to the previous year.

W okresie porównawczym wskaźnik rotacji majątku zmniejszył się z 0,31 do poziomu 0,27. Zmniejszeniu uległ wskaźnik rotacji aktywów trwałych, oraz wskaźnik rotacji aktywów obrotowych.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2020 roku wzrósł o 1 w stosunku do roku i wyniósł 16 dni.

Wskaźnik rotacji należności utrzymuje się na poziomie roku poprzedniego i wynosi 6 dni.

In the comparative period, the asset turnover ratio decreased from 0.31 to 0.27. The fixed asset turnover ratio and the current asset turnover ratio were both subject to a decrease.

The level of the inventory turnover ratio indicates that the full turnover cycle in the year 2020 increased by 1 over the year and amounted to 16 days.

The receivables turnover ratio is maintained at the level of the previous year and amounts to 6 days.

Wskaźnik finansowania działalności

Gearing ratio

Wyszczególnienie	Wskaźniki finansowania działalności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2019	2020
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} * 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	29,22	22,22
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa stałe}}$	min 1,0	0,36	0,39
Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min 1,0	0,56	0,58
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobowiązania i rezerwy na zobowiązania} - \text{rezerwy na zobowiązania}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,70	1,70
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe} + \text{rezerwy długoterminowe}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,57	0,56

Wskaźnik ogólnego zadłużenia osiągnął wielkość 22,22%. Pozostałe wskaźniki uległy nieznacznej zmianie w stosunku do roku poprzedniego.

The overall debt ratio achieved the value of 22.22%. Other ratios were slightly changed in relation to the previous year.



Rok 2021 będzie kolejnym rokiem funkcjonowania Spółki w ramach podpisanej umowy o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie publicznego transportu zbiorowego z okresem obowiązywania od 01.11.2009 do 31.10.2024. Zarząd MPK POZNAŃ Sp. z o.o. realizować będzie działania prowadzące do rozwoju Spółki, opartego o stałe zwiększanie dostępności usług. Kontynuacja współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego będzie ukierunkowana na rozwój standardów świadczonych usług w zakresie realizacji zawartych umów, optymalizację i wprowadzanie dalszych procedur dotyczących działań w obszarze infrastruktury tramwajowej i autobusowej.

W roku 2021 Zarząd kontynuować będzie przegląd szeregu działań mających na celu usprawnianie procesów zarządzania w drodze coraz to lepszego wykorzystywania posiadanych zasobów ludzkich, rzeczowych, informatycznych i finansowych.

Mimo zmienności warunków związanych z pandemią COVID-19 Spółka kontynuować będzie duże i strategiczne projekty inwestycyjne. Na trasach pojawiają się kolejne autobusy z napędem elektrycznym ładowane za pomocą infrastruktury zlokalizowanej na przystankach końcowych oraz na zajezdni Kacza. Działania te to efekt realizowania wymagań, które niesie ze sobą ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE). Dywersyfikacja wykorzystywanego napędu przyczyni się do jeszcze większej dbałości o środowisko naturalne, poprawy jakości usług, komfortu podróżowania, wyeliminowania zdekapitalizowanego taboru.

W 2021 roku, nastąpi rozwój systemów teleinformatycznych oraz zapewnienie wysokiej dostępności usług w obszarze IT. Rozwój systemów informatycznych, obsługujących i wspomagających główne procesy w Spółce – realizację usług przewozowych, utrzymanie taboru oraz obsługę administracyjno-zarządczą firmy. Nastąpi podniesienie bezpieczeństwa dostępu do danych oraz środowiska IT, fizyczne zabezpieczenie obszarów przetwarzania danych (uwzględniając wymagania prawne wynikające z ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa oraz wymogów RODO), zwiększenie dostępności oraz jakości informacji o usługach przewozowych dla pasażerów. Wdrożenie najnowszych technologii informatycznych w środowisku IT pozwalających na optymalizację funkcjonalną wykorzystania sprzętu i oprogramowania z równoczesną optymalizacją kosztów jego utrzymania.

Nastąpi również modernizacja infrastruktury zaplecza technicznego zajezdni, poprzez zastosowanie bardziej funkcjonalnych rozwiązań technicznych.

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 Poznania.

Zarząd na bieżąco będzie monitorował realizację zadań oraz dokonywał ewentualnych korekt w trakcie roku a ich realizacja w znacznej mierze uzależniona jest od środków, jakimi Spółka będzie bieżąco dysponować.

The year 2021 will be another year of functioning of the Company under the signed contract for the provision of public services, concerning the implementation of the City of Poznań's own task in the field of collective transport with the duration from 01 November 2009 till 31 October 2024. The Management Board of MPK POZNAŃ Sp. z o.o. will perform activities leading to the development of the Company, based on the continuous improvement in the availability of its services. The continued cooperation with the City Transportation Office (ZTM) will be focused on the development of standards of services in relation to the performance of concluded contracts, optimisation and introduction of further procedures regarding activities in the area of the tram and bus infrastructures.

In the year 2021, the City Transportation Office will continue the review of a number of measures aimed at improvement of management processes by way of a better and better use of human, material, IT and financial resources.

Despite the variability of conditions related to the COVID-19 pandemic, the Company will continue its large and strategic investment projects. More electrically operated buses, charged by means of the infrastructure located at end bus stops and at the Kacza depot will appear along routes. These activities are an effect of fulfilment of requirements which are imposed by the Act on Electromobility and Alternative Fuels and directives of the European Parliament and of the Council (EU). The diversification of the drive used will contribute to an even greater care for the natural environment, improvement in the quality of services, comfort of travel and elimination of the decapitalised fleet.

In the year 2021, ICT systems will still be developed and the services in the IT area will be ensured at a high level. The IT systems which handle and support the main processes in the Company - the provision of transport services, maintenance of bus and tram fleets and administrative and management support of the company - will be developed. The safety of access to data and the IT environment will be improved, the data processing areas will be physically secured (taking into account the legal requirements under the Act on the National Cybersecurity System and GDPR requirements), and the availability and quality of information on transport services for passengers will be improved. The latest information technologies in the IT environment will be implemented, allowing for the functional optimisation of the hardware and software with simultaneous optimisation of the costs of its maintenance.

Also the infrastructure of the technical facilities of the depots will be upgraded by using more functional technical solutions.

The Company strives to achieve further improvement of the standards of rendered public transport services with the support of the authorities of the City of Poznań. The development of the consistent concept of development of the Company through necessary investments will not be possible without the support of the Owner - the City of Poznań.

The Management Board will monitor the performance of the tasks and make possible adjustments during the year on a current basis, and their performance will, to a great extent, depend on the funds which the Company will have at its disposal.

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 postoju, parkingi typu P&R),
- inwestycje Miasta w rozwój sieci tramwajowej,
- integracja komunikacji zbiorowej w aglomeracji poznańskiej,
- ugruntowana, wysoka pozycja w kraju wśród przewoźników,
- efektywne wykorzystanie funduszy strukturalnych.

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

Czynniki ryzyka i opis zagrożeń

W opinii Zarządu Spółki obecna sytuacja finansowa oraz pozycja rynkowa nie stwarzają zagrożeń 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 wpływające na ryzyko działalności jak i dalszego rozwoju i wzrostu potencjału.

Czynnikami wewnętrznymi, które mogą stanowić ryzyko rozwoju Spółki są:

- niedostateczne zagwarantowanie klientom MPK bezpieczeństwa ze strony osób trzecich,

ment

Among the internal factors, which create the opportunity for development, it is necessary to mention:

- high transport potential,
- experienced personnel,
- the increasing number of modern vehicles in the respective fleets as well as the technical infrastructure that is used for their operation,
- experience in tackling transport problems,
- the availability and constantly improving standard of services,
- the possibility of handling additional orders at a short time.

External factors important for the development of the Company include:

- the creation of the priority for collective public transport by the City Authorities,
- the creation of the parking policy by the City Authorities (limited parking zone, P&R car parks),
- investments of the City in the development of the tram network,
- the integration of collective public transport in the Poznan agglomeration,
- the well-established, high position in Poland, among carriers,
- the effective use of structural funds.

The Company actively participates in activities of various organisations which establish our position in the national and international arena (UITP, The Chamber of Commerce for Urban Transport (IGKM), fairs, exhibitions, symposiums and conferences).

Risk factors and description of hazards

In the opinion of the Company Management Board, the current financial situation and market position do not pose any threats to the continuation of the Company's business. However, any business activity is inseparably connected with various risks of both internal and external nature. In the opinion of the Company Management Board, the most important factors which have an impact on the business risk and further development and growth of potential are presented below.

The internal factors which may pose a risk for the Company's deve-

Perspektywy rozwoju działalności Spółki

Perspectives of the development of the Company business

- trudności w ograniczaniu wandalizmu w taborze i infrastrukturze,
- ograniczony wpływ na modernizację sieci, torowisk i infrastruktury przystankowej,
- brak możliwości podniesienia wynagrodzeń w sposób gwarantujący zapewnienie odpowiedniej ilości pracowników (w szczególności w grupie kierowców i motorniczych), a także obniżenie fluktuacji,
- braki kadrowe szczególnie w związku z chorobą pracowników lub ich rodzin.

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

- ograniczenie zleconej pracy przewozowej przez ZTM (załącznik nr 1),
- ograniczenia ilości przewożonych pasażerów spowodowane stanem pandemii,
- ograniczenia ilości przewożonych pasażerów spowodowane stanem epidemii,
- negatywny, nieprzewidywany wpływ pandemii na działalność Spółki,
- ograniczona przepustowość ważnych węzłów komunikacyjnych,
- 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 pracodawców oferujących korzystniejsze warunki płacowe, emigracja zarobkowa wśród prowadzących pojazdy do państw Unii Europejskiej,
- ograniczenie możliwości pozyskiwania źródeł finansowania na planowane zadania inwestycyjne,
- niepewność i zmienność warunków w otoczeniu gospodarczym (zmiana cen, kursów walutowych i inne) powstałe również w związku z kryzysem epidemicznym.

Development include:

- insufficient guarantee of safety to MPK customers from third parties,
- difficulties in the reduction of vandalism to fleet and infrastructure,
- limited impact on the modernisation of network, tram tracks as well as bus and tram stop infrastructure,
- inability to increase salaries in a way that ensures adequate staffing (especially for bus and train drivers) and reduces fluctuation,
- staff shortages especially due to illness of employees or their families.

External factors which may have a negative impact on the amount of revenues obtained by the Company include:

- reduction in the transport activity ordered by City Transportation Office (Appendix 1),
- reduction in the number of transported passengers caused by the state of pandemic,
- reduction in the number of transported passengers caused by the state of epidemic,
- negative and unpredictable impact of the pandemic on the Company business,
- limited capacity of important transport junctions,
- increasing street congestion and slow-down of the road traffic,
- risks related to the travel comfort due to an excessive increase in the number of passengers in the case of certain lines,
- devastation, vandalism and hooliganism,
- increasing competition from other employers that offer more advantageous pay conditions, economic emigration among vehicle drivers to EU countries,
- limitation of the possibility of obtaining sources of financing for the planned investment tasks,
- uncertainty and variability of conditions in the business environment (changes in prices, foreign exchange rates, etc.) also being the result of the epidemic crisis.

Mimo pandemii Covid-19, Spółka nie zapomniła o bogatej historii, regularnie obchodząc uroczystości związane z rocznicami i wydarzeniami ściśle związanymi z MPK Poznań Sp. z o.o. zachowując przy tym zasady reżimu sanitarnego obowiązującego podczas pandemii.

Działania zmierzające do realizacji strategii wizerunkowej Spółki:

■ Bezpieczne ferie 2020

MPK POZNAŃ, mając na uwadze bezpieczeństwo na drogach, włączyło się w działania policji i inspektoratu transportu drogowego „Bezpieczne Ferie 2020”. Zgłoszone tym służbom autokary były kontrolowane w należących do Spółki zajezdniach przy ul. Kaczej i Warszawskiej.

■ Skwer im. Michała Tomiaka oficjalnie otwarty

W rejonie przystanku „Piaśnicka Rynek” uroczyste otwarto skwer imienia Michała Tomiaka, strażaka, który zginął w wyniku porażenia prądem na budowie trasy tramwajowej na Franowo. W utworzenie skweru zaangażowane było MPK Poznań.

Po przygotowaniu niezbędnej dokumentacji, przeprowadzono nasadzenia zieleni, zamontowano ławki, posadowiono głąz, do którego przytwierdzona została pamiątkowa tablica.

■ 65-lecie Orkiestry Miasta Poznania przy MPK

W tym roku, Orkiestra Miasta Poznania przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Poznaniu Sp. z o.o. świętuje 65 lat istnienia. Z tej okazji 9 lutego, w Auli UAM odbył się wyjątkowy koncert jubileuszowy.

Oficjalna data powstania Orkiestry Miasta Poznania to styczeń 1955 roku. Wtedy odbyła się pierwsza próba zakładowej orkiestry dętej. Dziś znajduje się w czołówce polskich orkiestr dętych, posiadając w dorobku artystycznym wiele nagród i dyplomów, ale przede wszystkim szeroki repertuar od muzyki marszowej do koncertowej. Wykonuje zarówno muzykę pop, jak również arie operowe i operetkowe, czy muzykę poważną w nowoczesnych aranżacjach.

Wraz z orkiestrą wystąpili: Joanna Horodko, Karol Bochański, soliści baletu Teatru Muzycznego w Poznaniu, Mażoretki Wronieckiego Ośrodka Kultury. Gościem specjalnym była Kasia Wilk.

■ Zwiększ swoje bezpieczeństwo. Trzymaj się!

Po serii upadków pasażerów uruchomiono kampanię „Trzymaj się!”, „3maj się! Tramwaj lub autobus może w każdej chwili gwałtownie zahamować. Zadbaj o bezpieczeństwo swoje i swoich najbliższych – korzystaj z uchwytów i poręczy” – informowano.

■ Dzień Kobiet

Zwyczaj rozdawania w Dniu Kobiet kwiatów z pokładu historycznego tramwaju stał się już w Poznaniu tradycją. W tym roku – dzięki współpracy z Galerią King Cross MarceLin – udało nam się ją kontynuować. Dlatego, 8 marca na trasę po centrum miasta wyjechała „Księżniczka” (czyli tramwaj 102Na). kursowała w godzinach od 11.00 do 15.00, a na przystankach pracownicy Nadzoru Ruchu MPK POZNAŃ Sp. z o.o. rozdawali napotkanym paniom kwiaty.

Despite the Covid-19 pandemic, the Company has not forgotten its rich history, regularly celebrating the anniversaries and events closely associated with MPK Poznań Sp. z o.o. and maintaining at the same time the rules of sanitary regime in force during the pandemic.

The activities intended to implement the company's image-building strategy:

■ Safe winter holidays 2020

Taking into account safety on roads MPK POZNAŃ has become involved in the actions taken by the police and road transport inspectorate – “Safe Winter Holidays 2020”. The coaches reported to these services were inspected at the depots owned by the Company at Kacza and Warszawska streets.

■ the Michał Tomiak Square is officially open

In the area of the “Piaśnicka Rynek” tram stop, a square named after Michał Tomiak, a firefighter who died as a result of electrocution during the construction of the tram route to Franowo, was officially opened. MPK Poznań was involved in the creation of this square.

After preparing the necessary documentation, greenery was planted, benches were installed, and a commemorative plaque was fixed to a boulder.

■ 65 years of existence of the MPK's Poznan City Orchestra

This year, the Poznan City Orchestra operating under the auspices of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. will celebrate 65 years of its existence. On this occasion, an exceptional jubilee concert was held in the Poznan University auditorium.

The official date of foundation of the Poznan City Orchestra is January 1955. It was then that the first rehearsal of the company brass orchestra took place. Nowadays it has been one of the leading Polish brass orchestras, with many awards and diplomas for its artistic achievements, but above all, a wide repertoire ranging from march to concert music. It performs both pop music and opera and operetta arias, or classical music in modern arrangements.

The following artists performed with the orchestra: Joanna Horodko, Karol Bochański, ballet soloists of the Music Theatre in Poznan, Majorettes of the Wronki Cultural Centre. Kasia Wilk was the special guest.

■ Increase your safety. Hold on!

After a series of accidents among passengers, the campaign entitled “Hold on” was launched. “Hold on! A tram or bus can brake suddenly at any time. Take care of your safety and the safety of your loved ones – use handholds and handrails,” it informed

■ Women's Day

The custom of handing out flowers during the Women's Day from the deck of a historical tram has already become one of the traditions in Poznan. This year - owing to the cooperation with the King Cross MarceLin Shopping Centre - we managed to continue it successfully. Therefore, on 8 March, the tram named “Księżniczka” [Princess] (tram 102Na) went on a route around the city centre. It was in service from 11.00 a.m. till 3.00 p.m., and at the tram stops,



Strategia wizerunkowa spółki Company's image-building strategy

Traffic Control employees from MPK POZNAŃ Sp. z o.o. handed out flowers to all encountered ladies.

■ Aplikacja myMPK z nowymi funkcjami na iOS

Aplikacja myMPK, poprzez którą można szybko uzyskać informacje na temat komunikacji miejskiej, powstała jesienią 2017 roku i od tego czasu – zgodnie z oczekiwaniami użytkowników – stale jest udoskonalana. W 2020 roku aplikacja zyskała nowy wygląd, przez co korzystanie z niej jest bardziej intuicyjne i prostsze. Dodany został rozkład jazdy, jako alternatywa dla Wirtualnego Monitora, a sam Monitor wzbogacony został o piktogramy informujące o cechach pojazdu, który realizuje dany kurs. Co jednak najważniejsze, aplikacja jest już dostępna nie tylko dla użytkowników urządzeń z systemem Android, ale również iPhone. Dotyczy to również osób z niepełnosprawnościami wzroku. Aplikacja, w tym będący jej elementem Wirtualny Monitor, posiada funkcję czytania informacji przez syntezator mowy. O ile w wersji na Android wykorzystano rozwiązanie „Voice Assistant” (system opiera się na wykorzystaniu gestów palcami – dotknięć oraz przesunięć po ekranie telefonu), wersję na platformę iOS wyposażono w analogiczny system „Voice over”.

■ MPK POZNAŃ Sp. z o.o. dba o bezpieczeństwo pasażerów i pracowników

Bezpieczeństwo dla MPK POZNAŃ jest kwestią priorytetową. Dlatego – w związku z profilaktyką przeciwko koronawirusowi – podejmowano kolejne działania mające chronić zarówno pasażerów, jak i pracowników, w szczególności kierowców i motorniczych.

Postawiono na profilaktykę. W pojazdach i zajezdniach umieszczono informacje dotyczące zagrożenia oraz sposobów radzenia sobie z nim – rozwieszone zostały plakaty, na monitorach w pojazdach wyświetlano także filmy i plansze.

Na każdym przystanku, na którym przeprowadzana jest wymiana pasażerów, prowadzący pojazd otwiera drzwi, przez co ograniczony został kontakt pasażerów z przyciskami – wyjątkiem są przystanki na żądanie.

W autobusach i tramwajach przy kabinach kierowców wprowadzone zostały tzw. strefy buforowe, w których nie mogą przebywać pasażerowie. Nastąpił brak możliwości wsiadania i wysiadania pierwszymi drzwiami.

Na autobusach i tramwajach MPK POZNAŃ umieszczone zostały informacje zawierające maksymalną liczbę pasażerów, którzy zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów mogą podróżować danym pojazdem. W razie konieczności, o ograniczeniach w prze-mieszczaniu się przypominają również komunikat głosowy.

Komunikaty przypominały także o konieczności zakrywania ust i nosa w środkach transportu publicznego.

W trosce o bezpieczeństwo i zdrowie pasażerów we wszystkich autobusach i tramwajach zainstalowano zakupione dezynfektory – automatyczne, bezdotykowe urządzenia do dezynfekcji rąk. MPK POZNAŃ współpracowało z ochotniczymi strażami pożarnymi i Urzędem Miasta Poznania w zakresie dezynfekcji przystanków. Dworce autobusowe, pętle tramwajowe, przystanki przy rondach (łącznie ponad 50 lokalizacji) były dezynfekowane w weekendy.

Zawieszono sprzedaż biletów przez kierowców (na liniach nocnych).

■ The myMPK app with new features for iOS

The myMPK app, through which it is possible to obtain information about the public transport, was launched in Autumn 2017 and since that time – in accordance with the expectations of its users – it has been continuously improved. In 2020, the app got a new look, and as a result of this, its use is even more intuitive and simpler. The timetable was added as an alternative for the Virtual Monitor, and the Monitor itself was enriched with pictograms that provide information about features of the vehicle in service. What is, however, more important, the app is now available not only to the users who own devices equipped with the Android system but also those with iPhones. This also refers to the visually impaired people. The app, including the Virtual Monitor, which is one of its elements, is provided with the feature of reading information through the speech synthesizer. While the version with the Android system uses the “Voice Assistant” solution (the system is based on the use of finger gestures – tapping and moving on the phone screen), the version with the iOS platform is provided with a similar “Voice Over” system.

■ MPK POZNAŃ Sp. z o.o. takes care of the safety of its passengers and employees

Safety is a priority for MPK POZNAŃ. Therefore, in order to prevent the spread of coronavirus – further actions have been taken to protect both passengers and employees, especially bus and tram drivers.

The main emphasis is placed on prevention. Information regarding the risk and ways to handle it is provided both in vehicles and depots – posters are hanged, videos and boards are also shown on monitors inside the vehicles.

At each bus/tram stop, where passenger exchange takes place, the vehicle driver opens the doors, thus, limiting the passenger contact with buttons – the only exception is related to request stops.

In buses and trams, at the driver cabins, there are the so called buffer areas, where passengers may not be present. There is now no possibility of getting in and out of the vehicle through the first door.

MPK POZNAŃ has also provided information on buses and trams regarding the maximum number of passengers, who may travel in a given vehicle in accordance with the regulation of the Council of Ministers. If necessary, also a voice message reminds people of movement restrictions.

The messages also remind them of the necessity to cover their mouths and noses in means of public transport.

In order to ensure the passengers' safety and health, all buses and trams are equipped with disinfectors – automatic, touch-free devices for hand disinfection. MPK POZNAŃ cooperates with volunteer fire brigades and the Poznan City Hall in the disinfection of bus and tram stops. Bus stations, tram terminals, stops at roundabouts (over 50 locations in total) are disinfected at weekends.

The sales of tickets by drivers (on night lines) were suspended.

■ Mercedes Benz Citaro on tests in Poznan

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. is open to new technologies, therefore, it keeps abreast of industry news. Until the mid-June 2020, as part



ORKIESTRA
MIASTA POZNANI

KONCERT
JUBILEUSZOWY
ORKIESTRA
MIASTA
POZNANI
przy Miejskim
Przedsiębiorstwie
Komunikacji
w Poznaniu
Sp. z o.o.

Strategia wizerunkowa spółki Company's image-building strategy

Mercedes Benz Citaro na testach w Poznaniu

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. jest otwarte na nowe technologie, dlatego na bieżąco śledzi nowinki z branży. Do połowy czerwca 2020 roku, w ramach prowadzonych testów, po ulicach Poznania wozili pasażerów Citaro G Hybrid. Dzięki temu sprawdzono, jak pojazd sprawdza się w warunkach eksploatacyjnych MPK POZNAŃ. Autobus kursował na trasach linii: 151, 171 oraz 191. Pojazd z napędem hybrydowym został przekazany na testy przez spółkę EvoBus Polska.

37 nowych elektrycznych autobusów w Poznaniu

28 maja 2020 roku Wojciech Tulibacki, prezes Zarządu MPK POZNAŃ Sp. z o.o. oraz Petros Spinaris, wiceprezes firmy Solaris podpisali umowę na dostawę 37 zeroemisyjnych elektrycznych pojazdów których dostaw nastąpi w 2021 roku. Wszystkie zamówione pojazdy wyposażone będą w baterie Solaris High Power przeznaczone do szybkiego ładowania.

Monitoring on-line – większe bezpieczeństwo w autobusach i tramwajach

Aby zwiększyć bezpieczeństwo kierowców i pasażerów autobusy oraz tramwaje Spółki wyposażone są w system antynapadowy, który pozwala na szybkie przesłanie do Centrali Nadzoru Ruchu informacji o zagrożeniu. Wystarczy, aby w przypadku niebezpieczeństwa kierowca czy motorniczy wcisnął przycisk alarmowy, aby sygnał o zagrożeniu wraz z lokalizacją został wysłany. W sumie 50 tramwajów i 37 autobusów MPK Poznań wyposażonych zostało w urządzenia pozwalające na przekazywanie obrazu z pojazdów w czasie rzeczywistym do Centrali Nadzoru Ruchu. System będzie wykorzystywany m.in. w przypadku wciśnięcia przez prowadzącego pojazd przycisku alarmowego i pozwoli na natychmiastowy podgląd sytuacji i właściwą reakcję w sytuacji zagrożenia.

Wyróżnienie dla aplikacji myMPK

Aplikacja myMPK, która pomaga osobom z dysfunkcjami wzroku w korzystaniu z komunikacji miejskiej, zdobyła wyróżnienie w konkursie „Poznań dostępny – 2019”, w kategorii „Innowacje”. 21 lipca, na terenie Zajezdni Franowo nastąpiło przekazanie wyróżnienia. Aplikacja myMPK, która powstała przy współpracy z Towarzystwem Pomocy Głuchoniewidomym Wielkopolska Jednostka Wojewódzka, może być wykorzystywana przez osoby z dysfunkcjami wzroku, pomaga im w sprawniejszym korzystaniu z komunikacji miejskiej.

Poznański Czerwiec 1956. Pamiętamy!

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. pamięta o bohaterach Poznańskiego Czerwca '56. W rocznicę wydarzeń, wiązanki kwiatów zostały złożone pod bramą dawnej zajezdni przy ulicy Gajowej oraz przy tablicy upamiętniającej Trzy Tramwajarki przez Zarząd MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

Rozkład jazdy na e-papierowym wyświetlaczu

Przez trzy miesiące na przystanku Pl. Wiosny Ludów pasażerowie komunikacji miejskiej mieli okazję przetestować wyświetlacz przystankowy z wykorzystaniem technologii elektronicznego papieru. Jest to pierwszy w Polsce projekt z wielofunkcyjnym wyświetlaczem e-papierowym – informowało Miasto Poznań. Technologia ta pozwala na minimalizację zużycia energii (może być zasilana z paneli solarnych). Rozwiązanie umożliwia zdalny podgląd i aktualizację danych na tablicy. W przyszłości może ono zastąpić papierowe rozkłady jazdy, a także tablice dynamicznej informacji pasażerskiej, łącząc w jednym urządzeniu obie te funkcje.

of conducted tests, passengers travelled around the streets of Poznań in a Citaro G Hybrid. This allowed us to check how the vehicle performs in the operational conditions of MPK POZNAŃ. The bus operated on routes of the following lines: 151, 171 and 191. The vehicle with hybrid drive was provided for tests by EvoBus Polska.

37 new electric buses in Poznań

On 28 May 2020 Wojciech Tulibacki, president of the Management Board of MPK POZNAŃ Sp. z o.o. and Petros Spinaris, deputy president of Solaris signed a contract for the delivery of 37 zero-emission electric vehicles which will be finalised in 2021. All the ordered vehicles will be equipped with Solaris High Power batteries for fast charging.

On-line monitoring – greater safety in buses and trams

In order to increase the safety of drivers and passengers, buses and trams of the Company are equipped with the panic alarm system, which allows for the fast sending of the information about any emergency to the Traffic Control Centre. All the bus or tram driver has to do is press the emergency button in the event of any danger and an emergency signal with the location will be sent. 50 trams and 37 buses of MPK Poznań in total, have been equipped with devices which allow for the transmission of image from vehicles in real time to the Traffic Control Centre. The system will be used, among other things, if the alarm button is pressed by the vehicle driver and will allow for an immediate preview of the situation and proper response in an emergency situation.

Award for the myMPK app

The myMPK app which helps visually impaired people in using public transport, won an award in the “Poznań accessible 2019” competition, in the “Innovations” category. On 21 July, on the premises of the Franowo depot, the award was handed over. The myMPK app, which was a result of cooperation with the Deaf and Blind Aid Society – Wielkopolska Provincial Unit, can be used by visually impaired people; it helps them in a more efficient use of the public transport.

Poznań protests of 1956. We remember!

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. remembers about the heroes of the Poznań Protests of 1956. On the anniversary of the events, bunches of flowers were laid at the gate of the former depot in Gajowa Street and at the plaque commemorating the Three Tramway Workers by the Management Board of MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

Timetable on the e-paper display

For three months, at the stop at Wiosny Ludów Square, passengers of public transport had an opportunity to test the bus stop display using the electronic paper technology. This is the first project in Poland with the multi-purpose e-paper display – informed the City of Poznań. This technology allows for the minimisation of energy consumption (it can be powered from solar panels). The solution enables the remote viewing and updating of data on the board. In the future, it may replace the paper timetables as well as dynamic passenger information boards, combining both functions in one device.

Celebration of the 140th anniversary of MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

On 8 July 2020 during a press conference held in the Museum of Public Transport in Poznań, a special bearer PEKA card, commemorating 140 years of public transport in Poznań was presented.



wielka orkiestra
świątecznej
pomocy

28

OGRODY

2

71

■ Obchody 140-lecia MPK POZNAŃ Sp. z o.o.

8 lipca 2020 roku podczas konferencji prasowej w Muzeum Komunikacji Miejskiej w Poznaniu zaprezentowana została specjalna okolicznościowa karta PEKA na okaziciela upamiętniająca 140 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu.

19 sierpnia 2020 roku w Sali Ziemi na Międzynarodowych Targach Poznańskich świętowano wyjątkowy jubileusz 140-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu. Z tej okazji, przy udziale zaproszonych gości – przedstawicieli miasta, kontrahentów, pracowników, przyjaciół i sympatyków MPK POZNAŃ wspólnie wspomniano oraz snuto plany na przyszłość.

Tradycyjnie już zaplanowana została parada pojazdów MPK POZNAŃ. 22 sierpnia Tramwaje i autobusy, zarówno te, które obecnie wykorzystujemy do przewozów pasażerskich, jak i te wycofane z ruchu liniowego, które można spotkać jedynie na liniach turystycznych i podczas okolicznościowych wydarzeń przejechały przez centrum miasta: wyruszyły ze Zwierzynieckiej przejeżdżając przez ulice: Święty Marcin, al. Marcinkowskiego, 27 Grudnia, Fredry, Dąbrowskiego i Kraszewskiego. Łącznie, w paradzie jubileuszowej wzięło udział 25 pojazdów.

■ Umowa na urządzenia do ładowania autobusów elektrycznych podpisana!

Nie tylko o nowe autobusy z napędem elektrycznym, ale także o kolejne ładowarki wzbogaci się w przyszłym roku MPK POZNAŃ. Po umowie na dostawę 37 pojazdów, podpisana została umowa na budowę infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Na podstawie zawartej umowy, na dworcu autobusowym na os. Jana III Sobieskiego (gdzie już obecnie ładują się autobusy elektryczne) powstanie dodatkowo jedna dwustanowiskowa ładowarka pantografowa. Podobnie na dworcu Garbary utworzone zostanie jeszcze jedno dwustanowiskowe urządzenie pantografowe. Ładowarki pojawią się również w całkowicie nowych lokalizacjach. Na dworcu autobusowym Górczyn przewidziano dwa dwustanowiskowe urządzenia pantografowe. W zajezdni przy ul. Kaczej przewidziano montaż 18 dwustanowiskowych urządzeń stacjonarnych umożliwiających ładowanie poprzez wtyczkę plug-in oraz jednego dwustanowiskowego urządzenia pantografowego (obecnie „elektryki” ładują się w zajezdni przy ul. Warszawskiej). Dodatkowo z myślą o zajezdni Kacza zamówiono trzy mobilne stacje ładowania pojazdów.

■ Tramwaj upamiętniający II Powstanie Śląskie na ulicach Poznania

25 sierpnia 2020 roku po Poznaniu kursował specjalny tramwaj upamiętniający II Powstanie Śląskie. Podczas przejazdu pojawił się też Wojciech Korfanty (w tę rolę wcielił się aktor), który odwiedził Muzeum Powstania Wielkopolskiego, a następnie opowiadał o powstaniach śląskich pasażerom tego specjalnego tramwaju.

■ Nowa pętla tramwajowo - autobusowa

Pięć miesięcy przed zakładanym terminem pierwsze tramwaje dowiozły pasażerów do nowej pętli przy ul. Unii Lubelskiej. Nowa linia tramwajowa zapewni mieszkańcom tego rejonu Poznania możliwość sprawnego dojazdu komunikacją miejską do centrum miasta. Oczekuje się, że dzięki temu osoby korzystające głównie z samochodu, częściej wybierać będą transport zbiorowy. Nowy odcinek trasy tramwajowej został otwarty 1 września.

Strategia wizerunkowa spółki

Company's image-building strategy

On 19 August 2020, in the Earth Room at the International Poznan Fairs, an exceptional jubilee of 140 years of public transport in Poznan was celebrated. On this occasion, with the participation of invited guests – representatives of the city, contractors, employees, friends and supporters of MPK POZNAŃ – memories were shared and plans were made for the future.

Traditionally, the parade of MPK POZNAŃ vehicles was planned. On 22 August, trams and buses, both those which we currently use for passenger transport, as well as those withdrawn from regular service, which can only be found on tourist lines and during special events, arrived at the city centre: they set off from Zwierzyniecka Street and passed through the following streets: Święty Marcin Street, Marcinkowskiego Avenue, 27 Grudnia Street, Fredry Street, Dąbrowskiego Street and Kraszewskiego Street. In total, 25 vehicles participated in the jubilee parade.

■ Contract for electric bus charging devices signed!

Not only new electric buses, but also more chargers will be provided to MPK POZNAŃ next year. Following the contract for the delivery of 37 vehicles, a contract was signed for the construction of a charging infrastructure for road public transport. Based on the concluded contract, at the bus station located at Jana III Sobieskiego District (where electric buses have already been charged), one two-station pantograph charger will additionally be provided. Just as in the case of the Garbary bus station, one more two-station pantograph unit will be installed. The chargers will also appear in completely new locations. At the Górczyn bus station, two two-station pantograph units are planned. At the depot in Kacza Street, 18 two-station stationary units which enable charging via a plug-in and one two-station pantograph unit will be installed (currently, electric buses are charged at the depot in Warszawskiego Street). Additionally, with the Kacza depot in mind, three mobile vehicle charging stations have been ordered.

■ Tram commemorating the Second Silesian Uprising on the streets of Poznan

On 25 August 2020, a special tram which commemorated the Second Silesian Uprising was in service in Poznan. The ride also featured an appearance by Wojciech Korfanty (played by an actor), who visited the Wielkopolska Uprising Museum and then talked about the Silesian Uprisings to passengers on this special tram.

■ New tram-bus terminal

Five months before the planned deadline, the first trams brought passengers to the new terminal located at Unii Lubelskiej Street. The new tram line will make it possible for the residents of this region of Poznan to quickly get to the city centre using public transport. It is expected that as a result of this, people who mainly use their cars will choose public transport more often. The tram route section was opened on 1 September. **European Mobility Week 2020 and Transport City Game**

Zero-emission mobility for everyone – this is the slogan for the European Mobility Week. During that week, on 20 September, MPK POZNAŃ organised a transport city game. Eight check points were set up in the city on that day. The game participants were supposed to find them and then answer a question or complete a task. Participants were awarded a point for each correct answer and task completed, and gifts were given for the points earned. The turnout exceeded the Company's wildest expectations

19 20 R W

8 BERNARD - DĄBROWSKI - PRZYBYŁO - CIOŁKOWSKI
SARAJEWO - ESTERKOWICZ - WYŻNIECZAKOWSKI
- 2. LUBOWA - WARSZAWA - WARSZAWA
16 WILCZAK - WARSZAWA - WARSZAWA
WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
17 WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
104 SĄDOWA - WARSZAWA - WARSZAWA
WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
108 WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
111 WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
113 WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA
WARSZAWA - WARSZAWA - WARSZAWA



ETZT 2020 i Komunikacyjna Gra Miejska

Zeroemisyjna mobilność dla każdego – to hasło przewodnie Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. Podczas jego trwania, 20 września Spółka MPK POZNAŃ zorganizowała komunikacyjną grę miejską. Tego dnia w mieście wyznaczono osiem punktów kontrolnych, trzeba było je odszukać, a następnie odpowiedzieć na zadane pytanie lub wykonać poleczone zadanie. Za każdą dobrą odpowiedź i zaliczone zadanie uczestnikowi przysługiwał punkt, a za uzyskane punkty – upominki. Frekwencja przerosła najśmielsze oczekiwania Spółki.

Dni pary!

Na zakończenie sezonu Kolejki Parkowej Maltanka zaplanowano Dni Pary. Ponownie na wąskie tory Maltanki wyjechały dwa parowozy!. W ostatni weekend kursowały Borsig Bn2t oraz Lowa 26004, wypożyczona od Towarzystwa Wyrzyskiej Kolei Wąskotorowej w Białosławiu.

Słupki przystankowe z gablotami na rozkłady jazdy

Od listopada 2020 roku na 41 przystankach, głównie autobusowych, zaczęły pojawiać się nowe słupki przystankowe z gablotami, w których umieszczane będą rozkłady jazdy. Wprowadzane rozwiązanie oznacza nie tylko nową jakość i estetykę w kwestii informacji pasażerskiej. To również ułatwienie dla ekip na bieżąco uaktualniających rozkłady jazdy.

Pamięci Andrzeja Bręczewskiego

Ś. p. Andrzej Bręczewski, który odszedł 16 listopada 2020 roku, został upamiętniony na trzech dwukierunkowych tramwajach Moderus Gamma, które kursują po Poznaniu. Jego wizerunek i nota o dokonaniach przypominały jak wielki był jego wkład nie tylko w rozwój firmy, ale i całego Miasta.

Obchody Katarzyny 2020

22 listopada odbyła się msza św. w intencji byłych i obecnych pracowników MPK POZNAŃ oraz ich rodzin. Z uwagi na rozprzestrzenianie się koronawirusa był to jedyny element tegorocznych obchodów dnia św. Katarzyny, patronki przewoźników. Natomiast 25 listopada, z okazji dnia św. Katarzyny Spółka złożyła życzenia wszystkim pracownikom komunikacji miejskiej, kolejarzom oraz Katarzyńkom.

Czołg na szynach

Ze względu na nieostrożność pieszych i kierowców, w grudniu uruchomiono akcję „Czołg na szynach”, która miała uświadomić jak tragiczny w skutkach może być brak należytej uwagi na przejściach / przejazdach krzyżujących się z torowiskiem. Tramwaj to „czołg na szynach”. Droga zatrzymania jest szczególnie długa, ponieważ jego masa jest kilkadziesiąt razy większa niż auta osobowego, a współczynnik tarcia między szynami a kołami znacznie mniejszy niż opon przeciętnego samochodu o jezdnię. Droga zatrzymania składa się z drogi reakcji prowadzącego pojazd, od momentu dostrzeżenia przeszkody do włączenia hamulców, i reakcji układu hamulcowego (od momentu włączenia do zadziałania) oraz właściwej drogi hamowania (od zadziałania hamulców do zatrzymania).

Steam Days!

At the end of the Maltanka Narrow-Gauge Railway season the Steam Days were planned. Once again two steam locomotives took to the narrow tracks of the Maltanka station! Last weekend, Borsig Bn2t and Lowa 26004 rented from the Wyrzysk Narrow Gauge Railway Society in Białosławiu were in service.

Stop posts with display cases for timetables

From November 2020, new stop posts with display cases in which timetables will be placed have started to appear at 41 stops intended mainly for buses. The introduced solution not only means the new quality and aesthetics as far as passenger information is concerned. It also helps the teams responsible for keeping the timetables up to date.

In memory of Andrzej Bręczewski

The late Andrzej Bręczewski, who passed away on 16 November 2020, has been commemorated on three Moderus Gamma two-way trams which are in service in Poznań. His image and note regarding his achievements are a reminder of how great was his contribution not only into the development of the Company but also the whole City.

Celebration of the St. Catherine's Day 2020

On 22 November, a holy mass was held for the intention of former and present employees of MPK POZNAŃ and their families. In view of the spread of coronavirus, this was the only element of this year's celebrations of the St. Catherine's Day, the patron of carriers. On the other hand on 25 November, on the occasion of the St. Catherine's Day, the Company sent the best wishes to all public transport employees, railwaymen and Catherines.

Tank on rails

Due to the carelessness of pedestrians and drivers, a campaign was launched in December under the name "Tank on rails" which was to raise awareness of the tragic consequences of the lack of due attention at pedestrian crossings. A tram is a "tank on rails". The stopping distance is particularly long because its weight is several dozen times greater than that of a passenger car, and the coefficient of friction between the rails and wheels is much lower than that between the tyres of an average car and the road. The stopping distance consists of the reaction time of the vehicle driver, from the moment of noticing an obstacle to the moment of applying the brakes, and the response of the braking system (from the moment of its application to the moment of its operation) and the actual stopping distance (from the moment of operation of the brakes to stopping).



W 2020 roku Zarząd dołożył wszelkich starań do zminimalizowania negatywnych skutków pandemii i zapewnienia sprawnej komunikacji miejskiej w tak trudnym dla wszystkich okresie. Biorąc pod uwagę powyższe jak i uwarunkowania funkcjonowania Spółki wykonującej zadania publiczne jak i zobowiązania umowne oraz podejmowane działania przez Zarząd Spółki MPK Poznań mimo pandemii Covid-19, obecna sytuacja finansowa Spółki jak i kontynuacja działalności nie jest zagrożona, sytuacja finansowa jest stabilna.

Pozyskane wsparcie finansowe ze środków Unii Europejskiej pozwala na szybszą modernizację oraz rozwój Spółki. Spółka ma stabilną sytuację finansową i zapewnione wsparcie Właściciela w formie dokapitalizowania, co zapewni utrzymanie płynności finansowej.

Zarząd Spółki uznaje rok 2020, w związku z pandemią Covid-19, za trudny okres dla funkcjonowania komunikacji miejskiej. Jednakże pomimo przeciwności realizowano działania mające na celu poprawę jakości świadczonych usług. Realizowane były zamierzenia o charakterze strategicznym. Rok 2020 stał również pod znakiem realizacji założeń „Umowy o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie lokalnego transportu zbiorowego”. Spółka w ramach współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego, Zarządem Dróg Miejskich oraz Miejskim Inżynierem Ruchu kontynuowała działania w zakresie wprowadzania rozwiązań zapewniających szybki, punktualny i efektywny publiczny transport zbiorowy na terenie miasta, gwarantujący ciągłą poprawę standardu świadczonych przez przedsiębiorstwo usług. Pomimo pandemii Covid-19, zakresu remontów i inwestycji w mieście i wynikającymi z tego zamknięciami szlaków komunikacyjnych, Zarząd stoi na stanowisku, iż jakość świadczonych usług pozostała na relatywnie wysokim poziomie. Spółka korzysta również z możliwości jakie niesie ze sobą perspektywa UE na lata 2014-2020, kontynuując rozpoczęte projekty związane z zakupem taboru autobusowego - zakup autobusów elektrycznych.

W 2020 roku Spółka wywiązywała się ze wszystkich zobowiązań wobec budżetu, zakładu ubezpieczeń i kontrahentów.

W 2021 roku Zarząd będzie kontynuował działania na polu organizacyjno – technicznym dla poprawy warunków do skutecznego działania Spółki i osiągnięcia wyznaczonych celów. Spółka nadal będzie prowadziła działania mające na celu pozyskanie dofinansowania ze środków UE i krajowych na działania inwestycyjne, przyczyniające się do rozwoju komunikacji przyjaznej pasażerom i środowisku, w tym poprzez wdrażanie kolejnych autobusów elektrycznych na wybranych liniach w Poznaniu.

In 2020, the Management Board made all efforts to minimise the negative effects of the pandemic and ensure the efficient public transport during such a difficult period. In consideration of the above-mentioned facts and conditions of functioning of the Company, which performs public tasks and contractual obligations, as well as actions taken by the Management Board of MPK Poznań, despite the Covid-19 pandemic, the current financial situation of the Company and the ability to continue its operations as a going concern are not put at risk; the financial situation is stable.

The financial support owing to the funds obtained from the European Union allows for the faster modernisation and development of the Company. The Company's financial situation is stable and the support of the Owner is ensured in the form of capitalisation, which will contribute to the maintenance of the Company's financial liquidity. In connection with the Covid-19 pandemic, the Management Board of the Company considers the year 2020 to be a difficult period for the functioning of public transport. However, despite many adversities, measures were implemented to improve the quality of the services provided. Strategic objectives were achieved. The year 2020 was also marked by the accomplishment of objectives of the Contract for the provision of public services concerning the implementation of the City of Poznań's own task in the field of the local collective transport. As part of cooperation with the City Transportation Office, Municipal Road Authority and Municipal Traffic Engineer, the Company continued its activities related to the introduction of solutions which ensure fast, punctual and effective public transport in the area of the city, guaranteeing the continuous improvement of the standard of services provided by the company. Despite the Covid-19 pandemic, the scope of repairs and investments in the city and the related closure of transport routes, the Management Board is of the opinion that the quality of the services provided remained at a relatively high level. The Company also took advantage of the opportunities offered by the EU perspective for the years 2014-2020, continuing the initiated projects related to the purchase of the bus fleet - purchase of electric buses.

In 2020, the Company fulfilled all its obligations in relation to the budget, insurance company and contractors.

In 2021, the Management Board will continue its organisational and technical operations to improve the conditions for the effective functioning of the Company and the achievement of the set objectives. The Company will continue its efforts aimed at gaining funds from the EU and national resources for investment activities contributing to the development of transport that is friendly to the passengers and natural environment, also through the provision of more and more electric buses on selected lines in Poznań.

Członek Zarządu

Krzysztof Dostatni

Członek Zarządu

Marek Grzybowski

Członek Zarządu

Jerzy Zalwowski

Prezes Zarządu

Wojciech Tulibacki



Ogrody

 **ul. Nowina** odjazd

linia | kierunek

 **ul. Szpitalna** odjazd

linia | kierunek

JEŻYCE

osiedle Ogrody

 Szpital Kliniczny	Ogród Botaniczny 
 600 m	350 m 
 8 min	5 min
 Cmentarz Jeżycki	 Muzeum Fort VII
 300 m	900 m 
 5 min	15 min
	 Uniwersytet Przyrodniczy
	100 m 
	2 min



Skala 1:10 000

1. Szpital Kliniczny 1000 m

2. Cmentarz Jeżycki 300 m

3. Muzeum Fort VII 900 m

4. Uniwersytet Przyrodniczy 100 m

5. Ogród Botaniczny 350 m

6. Szpital Kliniczny 600 m

7. Cmentarz Jeżycki 300 m

8. Muzeum Fort VII 900 m

9. Uniwersytet Przyrodniczy 100 m

10. Ogród Botaniczny 350 m

 112

 986

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Opinion of the independent auditor

SPRAWOZDANIE NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA Z BADA- NIA

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

Przeprowadziliśmy badanie rocznego sprawozdania finansowego (zwanego dalej „sprawozdaniem finansowym”) Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą przy ul. Głogowskiej 131/133, 60-244 Poznań, na które składają się:

1. bilans sporządzony na dzień 31 grudnia 2020 roku, który po stronie aktywów i pasywów zamyka się sumą **1 337 969 769,83 zł**
2. rachunek zysków i strat za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku wykazujący stratę netto w kwocie (-) **10 934 249,19 zł**
3. zestawienie zmian w kapitale własnym za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku wykazujące zwiększenie kapitału własnego o kwotę **14 065 750,81 zł**
4. rachunek przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku wykazujący zwiększenie stanu środków pieniężnych o kwotę **108 567 267,86 zł**
5. informacja dodatkowa zawierająca wprowadzenie do sprawozdania finansowego oraz dodatkowe informacje i objaśnienia.

Naszym zdaniem sprawozdanie finansowe:

- przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej Spółki na dzień 31 grudnia 2020 r. oraz jej wyniku finansowego i przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 217 ze zm. – zwanej dalej „ustawą o rachunkowości”) oraz przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości,
- jest zgodne co do formy i treści z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa oraz jej umową,
- zostało sporządzone na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych zgodnie z przepisami rozdziału 2 ustawy o rachunkowości.

AUDIT REPORT PREPARED BY AN INDEPENDENT STATUTORY AU- DITOR

for the Shareholders' Meeting and the Supervisory Council of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością with its registered office in Poznań.

We have carried out an audit of the annual financial statements (hereinafter referred to as the “financial statements”) of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością located at ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań, which is composed of:

1. the balance sheet drawn up as of 31 December 2020, which shows total assets and liabilities in the amount of **PLN 1 337 969 769.83**.
2. the profit and loss account for the financial year encompassing the period from 1 January to 31 December 2020, indicating the net loss in the amount of **PLN (-) 10 934 249.19**
3. the statement of changes in equity for the financial year encompassing the period from 1 January to 31 December 2020, showing an increase in the equity by the amount of **PLN 14 065 750.81**
4. the cash flow statement for the financial year encompassing the period from 1 January to 31 December 2020, showing an increase in the balance of cash by the amount of **PLN 108 567 267.86**
5. the additional information which contains the introduction to the financial statements and additional information and clarifications.

In our opinion, the financial statements:

- present a true and fair view of the Company's economic and financial position as at 31 December 2020 and of its financial performance and cash flows for the financial year encompassing the period from 1 January to 31 December 2020 in accordance with the applicable provisions of the Accounting Act of 29 September 1994 (i.e. Journal of Laws of 2021, item 217 as amended. – hereinafter referred to as the “Accounting Act”) and the adopted accounting principles (policy),
- comply, as to the form and content, with the legal regulations applicable to the Company and also with its articles of association,
- was drawn up on the basis of the properly maintained accounting books in accordance with the regulations included in chapter 2 of the Accounting Act.

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Opinion of the independent chartered auditor

Podstawa opinii

Nasze badanie przeprowadziliśmy zgodnie z Krajowymi Standardami Badania w brzmieniu Międzynarodowych Standardów Badania przyjętymi uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3430/52a/2019 z dnia 21 marca 2019 r. w sprawie krajowych standardów badania oraz innych dokumentów (ze zm., „KSB”) a także stosownie do ustawy z dnia 11 maja 2017 r. o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1415 ze zm. – zwanej dalej „ustawą o biegłych rewidentach”). Nasza odpowiedzialność zgodnie z tymi standardami została dalej opisana w sekcji naszego sprawozdania „Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie sprawozdania finansowego”.

Jesteśmy niezależni od Spółki zgodnie z Międzynarodowym Kodeksem etyki zawodowych księgowych (w tym Międzynarodowymi standardami niezależności) Rady Międzynarodowych Standardów Etycznych dla Księgowych („Kodeks IESBA”) przyjętym uchwałą Krajowej Rady Biegłych Rewidentów nr 3431/52a/2019 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie zasad etyki zawodowej biegłych rewidentów oraz z innymi wymogami etycznymi, które mają zastosowanie do badania sprawozdań finansowych w Polsce. Wypełniliśmy nasze inne obowiązki etyczne zgodnie z tymi wymogami i Kodeksem IESBA. W trakcie przeprowadzania badania kluczowy biegły rewident oraz firma audytorska pozostali niezależni od Spółki zgodnie z wymogami niezależności określonymi w ustawie o biegłych rewidentach.

Uważamy, że dowody badania, które uzyskaliśmy są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii.

Objaśnienie ze zwróceniem uwagi

Zwracamy uwagę na notę nr 37 informacji dodatkowej do sprawozdania finansowego, w której zostały opisane przychody oraz koszty incydentalne będące skutkiem wystąpienia pandemii spowodowanej COVID-19. Nasza opinia nie jest zmodyfikowana w odniesieniu do tej sprawy.

Inne sprawy

W badaniu poszczególnych pozycji sprawozdania finansowego i ksiąg rachunkowych posłużyliśmy się próbkami rewizyjnymi, na podstawie których wnioskowaliśmy o poprawności badanych pozycji. Badanie ograniczone do wybranych prób zastosowaliśmy również w odniesieniu do rozrachunków i rozliczeń publiczno-prawnych, w związku z czym mogą wystąpić różnice pomiędzy ustaleniami dokonanymi podczas badania sprawozdania finansowego, a wynikami ewentualnych kontroli przeprowadzonych metodą pełną.

Basis for the opinion

We conducted our audit in accordance with the National Auditing Standards in the wording of the International Auditing Standards adopted by Resolution of the National Council of Statutory Accountants No. 3430/52a/2019 of 21 March 2019 on national auditing standards and other documents (as amended, the „NAS”) and also in accordance with the Act of 11 May 2017 on statutory accountants, audit firms and public supervision (i.e. Journal of Laws of 2020, item 1415 as amended – hereinafter referred to as the „Act on Statutory Auditors”). Our liability under these standards is further described in the section of our report “Statutory auditor’s responsibility for the audit of the financial statements”.

We are independent of the Company in accordance with the International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Standards of Independence) of the International Ethics Standards Board for Accountants (the “IESBA Code”) adopted by Resolution of the National Council of Statutory Auditors No. 3431/52a/2019 of 25 March 2019 on principles of professional ethics for statutory auditors and other ethical requirements which apply to auditing financial statements in Poland. We have fulfilled our ethical obligations in accordance with these requirements and the IESBA Code. While conducting the audit, the key statutory auditor and the audit firm remained independent of the Company in accordance with the requirements of independence stipulated in the Act on Statutory Auditors.

We claim that the audit evidence, which we have obtained is sufficient and appropriate to form the basis for our opinion.

Explanation and emphasis of matters

We would like to pay attention to Note 37 of the additional information to the financial statements, which includes the description of revenues and incidental costs being the consequence of occurrence of the COVID-19 pandemic. Our opinion is not modified in reference to this matter.

Other matters

In the audit of the respective items of the financial statements and accounting books, we used the audit samples, based on which we inferred the correctness of the audited items. We used the audit limited to selected samples also in reference to clearing activities as well as public and private settlements, therefore, there can be differences between the findings of the audit of the financial statements and the results of possible audits conducted using the full consolidation method.

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Opinion of the independent chartered auditor

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej za sprawozdanie finansowe

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie, na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych, sprawozdania finansowego, które przedstawia rzetelny i jasny obraz sytuacji majątkowej i finansowej i wyniku finansowego Spółki zgodnie z przepisami ustawy o rachunkowości, przyjętymi zasadami (polityką) rachunkowości oraz obowiązującymi Spółkę przepisami prawa i umową, a także za kontrolę wewnętrzną, którą Zarząd uznaje za niezbędną, aby umożliwić sporządzenie sprawozdania finansowego niezawierającego istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem.

Sporządzając sprawozdanie finansowe Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za ocenę zdolności Spółki do kontynuowania działalności, ujawnienie, jeżeli ma to zastosowanie, spraw związanych z kontynuacją działalności oraz za przyjęcie zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości, z wyjątkiem sytuacji, kiedy Zarząd albo zamierza dokonać likwidacji Spółki, albo zaniechać prowadzenia działalności, albo nie ma żadnej realnej alternatywy dla likwidacji lub zaniechania działalności.

Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe spełniało wymagania przewidziane w ustawie o rachunkowości. Członkowie Rady Nadzorczej są odpowiedzialni za nadzorowanie procesu sprawozdawczości finansowej Spółki.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta za badanie sprawozdania finansowego

Naszymi celami są uzyskanie racjonalnej pewności, czy sprawozdanie finansowe jako całość nie zawiera istotnego zniekształcenia spowodowanego oszustwem lub błędem oraz wydanie sprawozdania z badania zawierającego naszą opinię. Racjonalna pewność jest wysokim poziomem pewności, ale nie gwarantuje, że badanie przeprowadzone zgodnie z KSB zawsze wykryje istniejące istotne zniekształcenie. Zniekształcenia mogą powstawać na skutek oszustwa lub błędu i są uważane za istotne, jeżeli można racjonalnie oczekiwać, że pojedynczo lub łącznie mogłyby wpłynąć na decyzje gospodarcze użytkowników podjęte na podstawie tego sprawozdania finansowego.

Zakres badania nie obejmuje zapewnienia co do przyszłej rentowności Spółki ani efektywności lub skuteczności prowadzenia jej spraw przez Zarząd Spółki obecnie lub w przyszłości.

Koncepcja istotności stosowana jest przez biegłego rewidenta zarówno przy planowaniu i przeprowadzaniu badania, jak i przy ocenie wpływu rozpoznanych podczas badania zniekształceń oraz nieskorygowanych zniekształceń, jeśli występują, na sprawozdanie finansowe, a także przy formułowaniu opinii biegłego rewidenta. W związku z powyższym, wszystkie opinie i stwierdzenia zawarte w sprawozdaniu z badania są wyrażane z uwzględnieniem jakościowego i wartościowego poziomu istotności ustalonego zgodnie ze standardami badania i zawodowym osądem biegłego rewidenta.

Responsibility of the Management Board and Supervisory Council for the financial statements

On the basis of the properly kept accounting books, the Management Board of the Company is responsible for the preparation of the financial statements, which present the true and fair view of the Company's economic and financial position as well as its financial result in accordance with the provisions of the Accounting Act, adopted accounting principles (policy) as well as legal regulations applicable to the Company and its articles of association, and also for internal audit which the Management Board considers necessary to enable the preparation of the financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

In preparing the financial statements, the Company's Management Board is responsible for assessing the Company's ability to continue as a going concern, disclosing, where applicable, matters related to continuation as a going concern and using the going concern principle as the accounting basis, except where the Management Board either intends to liquidate the Company or cease its operations, or has no realistic alternative for the Company's liquidation or cessation of its operations.

The Management Board of the Company and members of the Supervisory Council are obliged to make sure that the financial statements meet the requirements stipulated in the Accounting Act. The members of the Supervisory Council are responsible for the supervision of the Company's financial reporting process.

Responsibility of the statutory auditor for the audit of the financial statements

Our objectives are to obtain reasonable certainty as to whether the financial statements taken as the whole do not contain a material misstatement caused by fraud or error, and to issue an audit report containing our opinion. The reasonable certainty is a high level of certainty, but does not guarantee that an audit conducted in accordance with the NAS will always detect an existing material misstatement. The misstatements may occur as a consequence of fraud or error and are considered significant, if it can be reasonably expected that either individually or jointly, they may affect the economic decisions of users taken on the basis of these financial statements.

The scope of audit does not cover assurance as to the future profitability of the Company or efficiency or effectiveness of the management of its affairs by the Management Board of the Company currently or in the future. The concept of materiality is applied by the statutory auditor both when planning and conducting the audit and also when evaluating the impact of misstatements identified during the audit and the uncorrected misstatements, if any, on the financial statements, and when formulating the opinion of the statutory auditor. In consideration of the above, all the opinions and statements contained in the audit report are expressed taking into account the qualitative and quantitative level of materiality determined in accordance with the auditing standards and auditor's professional judgement.



Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Opinion of the independent chartered auditor

Podczas badania zgodnego z KSB stosujemy zawodowy osąd i zachowujemy zawodowy sceptycyzm, a także:

- identyfikujemy i oceniamy ryzyka istotnego zniekształcenia sprawozdania finansowego spowodowanego oszustwem lub błędem, projektujemy i przeprowadzamy procedury badania odpowiadające tym ryzykom i uzyskujemy dowody badania, które są wystarczające i odpowiednie, aby stanowić podstawę dla naszej opinii. Ryzyko niewykrycia istotnego zniekształcenia wynikającego z oszustwa jest większe niż tego wynikającego z błędów, ponieważ oszustwo może dotyczyć zмовы, fałszerstwa, celowych pominięć, wprowadzenia w błąd lub obejścia kontroli wewnętrznej,
- uzyskujemy zrozumienie kontroli wewnętrznej stosowanej dla badania w celu zaprojektowania procedur badania, które są odpowiednie w danych okolicznościach, ale nie w celu wyrażenia opinii na temat skuteczności kontroli wewnętrznej Spółki,
- oceniamy odpowiedniość zastosowanych zasad (polityki) rachunkowości oraz zasadność szacunków księgowych oraz powiązanych ujawnień dokonanych przez Zarząd Spółki,
- wyciągamy wnioski na temat odpowiedniości zastosowania przez Zarząd Spółki zasady kontynuacji działalności jako podstawy rachunkowości oraz, na podstawie uzyskanych dowodów badania, czy istnieje istotna niepewność związana ze zdarzeniami lub warunkami, która może poddawać w znaczącą wątpliwość zdolność Spółki do kontynuacji działalności. Jeżeli dochodzimy do wniosku, że istnieje istotna niepewność, wymagane jest od nas zwrócenie uwagi w naszym sprawozdaniu biegłego rewidenta na powiązane ujawnienia w sprawozdaniu finansowym lub, jeżeli takie ujawnienia są nieadekwatne, modyfikujemy naszą opinię. Nasze wnioski są oparte na dowodach badania uzyskanych do dnia sporządzenia naszego sprawozdania biegłego rewidenta, jednakże przyszłe zdarzenia lub warunki mogą spowodować, że Spółka zaprzestanie kontynuacji działalności,
- oceniamy ogólną prezentację, strukturę i zawartość sprawozdania finansowego, w tym ujawnienia, oraz czy sprawozdanie finansowe przedstawia będące ich podstawą transakcje i zdarzenia w sposób zapewniający rzetelną prezentację.

Przekazujemy Radzie Nadzorczej informacje o, między innymi, planowanym zakresie i czasie przeprowadzenia badania oraz znaczących ustaleniach badania, w tym wszelkich znaczących słabościach kontroli wewnętrznej, które zidentyfikujemy podczas badania.

During the audit compliant with the NAS, we apply the professional judgement and maintain the professional scepticism, and also:

- we identify and assess the risk of material misstatement of the financial statements caused by fraud or error, design and conduct the audit procedures corresponding to those risks and obtain audit evidence which is sufficient and appropriate to provide the basis for our opinion. The risk of failure to detect the material misstatement resulting from fraud is higher than that resulting from an error, as the fraud may involve collusion, falsification, deliberate omissions, deception or circumvention of internal control,
- we gain the understanding of internal control relevant for the audit in order to design the audit procedures, which are appropriate under given circumstances, but not for the purpose of expression of an opinion on the effectiveness of the Company's internal control,
- we assess the suitability of applied accounting principles (policy) and legitimacy of accounting estimates as well as related disclosures made by the Company's Management Board,
- we draw a conclusion on the suitability of application of the going concern principle by the Company's Management Board and, on the basis of obtained audit evidence, whether there is any uncertainty related to the events or conditions which may raise any doubts as to the ability of the Company to continue as a going concern. If we come to the conclusion that there is a material uncertainty, we are required to pay attention in our statutory auditor's report to the related disclosures in the financial statements, or if such disclosures are inadequate, we modify our opinion. Our conclusions are based on audit evidence obtained up to the date of preparation of our statutory auditor's report, however, future events or conditions may cause the Company to cease to continue as a going concern,
- we assess the general presentation, structure and content of the financial statements, including disclosures and whether the financial statements present transactions and events being their basis in a manner that ensures their fair presentation.

We provide the Supervisory Council with information about, among other things, the planned scope and time of performance of the audit and significant findings of the audit, including all material weaknesses of internal control, which we will identify during the audit.

Opinia niezależnego biegłego rewidenta

Opinion of the independent chartered auditor

Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 roku (zwane dalej „sprawozdaniem z działalności”).

Odpowiedzialność Zarządu i Rady Nadzorczej

Zarząd Spółki jest odpowiedzialny za sporządzenie sprawozdania z działalności zgodnie z przepisami prawa Zarząd Spółki oraz członkowie Rady Nadzorczej są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie z działalności Spółki spełniało wymagania przewidziane w ustawie o rachunkowości.

Odpowiedzialność biegłego rewidenta

Nasza opinia z badania sprawozdania finansowego nie obejmuje sprawozdania z działalności. W związku z badaniem sprawozdania finansowego naszym obowiązkiem jest zapoznanie się ze sprawozdaniem z działalności, i czyniąc to, rozpatrzenie, czy nie jest istotnie niespójne ze sprawozdaniem finansowym lub naszą wiedzą uzyskaną podczas badania, lub w inny sposób wydaje się istotnie zniekształcone. Jeśli na podstawie wykonanej pracy, stwierdzimy istotne zniekształcenia w sprawozdaniu z działalności, jesteśmy zobowiązani poinformować o tym w naszym sprawozdaniu z badania. Naszym obowiązkiem, zgodnie z wymogami ustawy o biegłych rewidentach, jest również wydanie opinii, czy sprawozdanie z działalności zostało sporządzone zgodnie z przepisami oraz czy jest zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym.

Opinia o sprawozdaniu z działalności

Na podstawie wykonanej w trakcie badania pracy, naszym zdaniem, sprawozdanie z działalności Spółki:

- zostało sporządzone zgodnie z art. 49 ustawy o rachunkowości,
- jest zgodne z informacjami zawartymi w sprawozdaniu finansowym.

Ponadto, w świetle wiedzy o Spółce i jej otoczeniu uzyskanej podczas naszego badania oświadczamy, że nie stwierdziliśmy w sprawozdaniu z działalności istotnych zniekształceń.

Kluczowym biegłym rewidentem odpowiedzialnym za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, jest Małgorzata Iwona Ślebzak.

Niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania zawiera 5 stron kolejno ponumerowanych oraz zostało opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Kluczowego biegłego rewidenta

Małgorzata Iwona Ślebzak

numer w rejestrze 10807
Kluczowy biegły rewident działający w imieniu:
PROFESSIONAL AUDITING SERVICES
Małgorzata Ślebzak
ul. Starzyńska 11, Kiekrz
62-090 Rokietnica

Firma audytorska wpisana na listę firm audytorskich prowadzoną przez Polską Agencję Nadzoru Audytowego pod numerem 3423

Kiekrz, dnia 14 maja 2021 roku

Other information including report on Company operations

Other information includes the report on Company operations for the financial year from 1 January to 31 December 2020 (hereinafter referred to as the “Report on Company Operations”)

Responsibility of the Management Board and Supervisory Council

The Management Board of the Company is responsible for the preparation of the management report on Company's operations in accordance with the legal regulations. The Management Board of the Company and the members of the Supervisory Council are obliged to make sure that the management report on the Company's operations meets the requirements set in the Accounting Act.

Responsibility of the statutory auditor

Our opinion on the audit of the financial statements does not cover the management report on the Company's operations. In connection with our audit of the financial statements, our responsibility is to familiarise ourselves with the management report on the Company's operations and by doing so, to consider whether it is not materially inconsistent with the financial statements or our knowledge obtained during the audit, or whether it does not appear materially misstated in any other way. If, on the basis of the completed work, we find material misstatements in the management report on the Company's operations, we are obliged to provide information about this fact in our audit report. Our responsibility, in accordance with the requirements of the Act on Statutory Auditors, is also to express an opinion on whether the management report on the company's operations has been drawn up in accordance with the legal regulations and is compliant with the information contained in the financial statements.

Opinion on the management report on the Company's operations

Based on the work performed during the audit, in our opinion the management report on the Company's operations:

- has been prepared in accordance with art. 49 of the Accounting Act,
- complies with the information contained in the financial statements.

Furthermore, in light of the knowledge about the Company and its environment, gained during our audit, we declare that we have not found any material misstatements in the management report on the Company's operations.

The key statutory auditor responsible for the audit, the result of which is this statutory auditor's report is Małgorzata Iwona Ślebzak.

This report of an independent statutory auditor contains 5 consecutively numbered pages and bears the qualified electronic signature of the key statutory auditor.

Małgorzata Iwona Ślebzak

registration number: 10807
Key statutory auditor acting on behalf of:
PROFESSIONAL AUDITING SERVICES
Małgorzata Ślebzak
ul. Starzyńska 11, Kiekrz
62-090 Rokietnica

Audit firm entered into the list of audit companies kept by the Polish Agency for Audit Supervision under number 3423

Kiekrz, dated 14 May 2021



1880 - 2020

140 LAT

KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
w Poznaniu Sp. z o.o.

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