

Działalność Spółki Company activity	5
Władze Spółki Company authorities	14
Misja i wizja firmy Mission and vision of the Company	17
Ochrona środowiska Environmental protection	23
Pracownicy Employees	32
Przewozy Transport	34
Sprzedaż i środki trwałe Sales and fixed assets	49
Finansowanie oraz sytuacja ekonomiczno-gospodarcza Spółki Financing and economic situation of the Company	52
Perspektywy rozwoju działalności Spółki Prospects for development of the Company business	57
Podsumowanie Summary	57

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, obejmujące:
 - 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 business is as follows:

- 1.** Provision of urban and inter-communal transport services;
- 2.** Provision of passenger and freight transport services;
- 3.** Performance of production as well as overhaul and repair activities:
 - overhauls and repairs of motor vehicles, buses and trams,
 - production, overhauls and repairs of parts, assemblies and sub-assemblies of motor vehicles and trams,
 - repairs of road pavements, including tracks and accompanying infrastructure
- 4.** Performance of service activities 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 car washes,
 - 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 the tram and bus fleet space as well as transport infrastructure facilities to legal and natural persons for advertising activities,
 - advertising services,
 - tourist services..

Organami 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 liczy sześciu członków, z których 4 powołuje i odwołuje Zgromadzenie Wspólników, zaś 2 pozostałych wybierają pracownicy Spółki.

W trakcie 2021 roku nastąpiły zmiany osobowe w składzie Rady Nadzorczej.

Skład Rady Nadzorczej do dnia 31.08.2021 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,
6. Wojciech Jankowiak – Członek Rady.

Skład Rady Nadzorczej od dnia 1.09.2021 roku do dnia 31.12.2021 roku:

1. Wojciech Tulibacki – Przewodniczący Rady,
2. Henryk Kuligowski – Wiceprzewodniczący Rady,
3. Andrzej Staniszewski – Sekretarz Rady,
4. Joanna Żurawska – Członkini Rady,
5. Jarosław Garstecki – Członek Rady,
6. Wojciech Jankowiak – Członek Rady.

W tym, przedstawiciele załogi:

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

The Company authorities are as follows:

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

The function of the Shareholders' Meeting is held single-handedly by the Mayor of the City of Poznań.

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 is composed of six members of whom 4 are appointed and dismissed by the Shareholders' Meeting while the 2 remaining ones are elected by Company employees.

During the year 2021 the following personnel changes were made in the composition of the Supervisory Council.

Composition of the Supervisory Council until 31.08.2021:

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,
6. Wojciech Jankowiak – Member of the Council.

Composition of the Supervisory Council from 1.09.2021 till 31.12.2021:

1. Wojciech Tulibacki – Chairman of the Council,
2. Henryk Kuligowski – Deputy Chairman of the Council,
3. Andrzej Staniszewski – Council Secretary,
4. Joanna Żurawska – Member of the Council,
5. Jarosław Garstecki – Member of the Council,
6. Wojciech Jankowiak – Member of the Council.

including the representatives of the crew:

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

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

Skład Zarządu Spółki MPK Poznań Sp. z o. o. w 2021 roku:

Skład Zarządu Spółki do dnia 23.07.2021 roku:

1. Wojciech Tulibacki – Prezes Zarządu,
2. Krzysztof Dostatni – Członek Zarządu,
3. Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu,
4. Marek Grzybowski – Członek Zarządu.

Skład Zarządu Spółki od dnia 24.07.2021 roku do dnia 31.12.2021 roku:

1. Krzysztof Dostatni – Prezes Zarządu,
2. Jerzy Zalwowski – Członek Zarządu,
3. Marek Grzybowski – Członek Zarządu.

Dla realizacji przedmiotu działalności Spółki, utworzona została wewnętrzna struktura organizacyjna przedsiębiorstwa Spółki, składająca się z trzech obszarów:

1. Obszar DN – podlegający Prezesowi Zarządu,
2. Obszar DE – podlegający Wiceprezesowi Zarządu ds. Ekonomiczno-Finansowych,
3. Obszar DW – podlegający Wiceprezesowi Zarządu ds. Technicznych.

The Management Board manages the business of the Company and represents it externally. The Management Board is composed of the following three members: President of the Management Board and two Members of the Management Board.

Composition of the Management Board of MPK Poznań Sp. z o. o. in the year 2021:

Composition of the Management Board until 23.07.2021:

1. Wojciech Tulibacki – President of the Management Board,
2. Krzysztof Dostatni – Member of the Management Board,
3. Jerzy Zalwowski – Member of the Management Board,
4. Marek Grzybowski – Member of the Management Board

Composition of the Management Board from 24.07.2021 till 31.12.2021:

1. Krzysztof Dostatni – President of the Management Board,
2. Jerzy Zalwowski – Member of the Management Board,
3. Marek Grzybowski – Member of the Management Board

In order to carry out the object of the Company's business, an internal organisational structure of the Company's enterprise consisting of three areas has been established:

1. DN Area - reporting to the President of the Management Board,
2. DE Area - reporting to the Deputy President of the Management Board for Economic and Financial Affairs,
3. DW Area - reporting to the Deputy President of the Management Board for Technical Affairs.



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 wizerunku Firmy troskliwej i przyjaźnie nastawionej.

Projekty z zakresu promocji MPK POZNAŃ Sp. z o.o. w roku 2021 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 wdrażałanowoczesne rozwiązania, promujące bezpieczeństwo zarówno we własnych środkach transportu jak i poza nimi. 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, że 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 2021.

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. Wzbogaca także miejską ofertę kulturalną organizując spotkania, festyny dla mieszkańców, związane z miastem i z poznaniakami.

MPK POZNAŃ Sp. z o.o. owing to its image 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 participate in the life of the public transport and Company. The recognition of the needs of Poznań residents and Poznań and meeting them is the creation of the image of a caring and friendly Company.

Projects in the area of promotion of MPK POZNAŃ Sp. z o.o. in 2021 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 that offers the possibility of development.

The Company implemented on a daily basis modern solutions that promoted safety both in its own means of transport and outside them. Owing to its website, the passengers were familiarised with the rules of functioning of MPK POZNAŃ Sp. z o.o., the most important investments were promoted and the changes in the Poznań transport system were presented. Through the so called social media, actions were taken to get involved in the communication with passengers, and customer proposals and suggestions were 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 2021.

Despite the Covid-19 pandemic, the Company did not forget about the 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, it enriches the cultural offer of the city by organising meetings and festivals for residents connected with the city and the Poznań 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, redukowanie lub eliminowanie negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne.

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

A. 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.

B. Ochrona biosfery, ziemi:

Kontynuacja prac pielęgnacyjnych terenów zielonych.

C. 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).

D. Gospodarka odpadami:

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

E. Gospodarka wodno-ściekowa:

Prowadzenie gospodarki wodno-ściekowej zgodnie z ustawą Prawo wodne.

F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

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

MPK Poznań Sp. z o.o. jako operator komunikacji miejskiej, podczas realizacji zadań dużą wagę przykładają do stosowania rozwiązań mających na celu zapobieganie lub ograniczanie możliwego negatywnego oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko naturalne, dbając jednocześnie o najwyższy standard oferowanych usług.

Oddziaływanie to można podzielić na:

1. Wynikające z eksploatacji obiektów i zajezdni mieszczących się w różnych punktach miasta Poznania, w których wykonuje się czynności obsługowo-naprawcze taboru

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

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

A. 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 fleet into a modern one, elimination of buses which have a negative impact on the environment with the lowest EURO standard.

B. Protection of biosphere, land:

Continuation of maintenance of green areas.

C. Protection of the soil and water environment:

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

D. Waste management:

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

E. Water and sewage management:

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

F. Protection against transport noise:

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

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

This impact may be divided into:

1. That resulting from the use of facilities and tramway depots located in different parts of Poznań, where maintenance and repair of bus and tramway fleets and technical (economic) transport are carried out, resulting in:

autobusowego, tramwajowego i transportu technicznego (gospodarczego) powodujące:

- a. emisję technologiczną – emisja zanieczyszczeń do powietrza lub energii – np. hałasu – powstających podczas napraw, remontów i czynności konserwacyjnych,
 - b. emisję energetyczną – będącą skutkiem transformowania energii elektrycznej w stacjach trakcyjnych i produkcji ciepła w zakładowych kotłowniach,
 - c. odprowadzanie ścieków i wód opadowych do urządzeń kanalizacyjnych,
 - d. oddziaływanie na biosferę, m.in. wycinka i pielęgnacja drzew i krzewów oraz nasadzenia kompensacyjne.
5. Wynikające z eksploatacji taboru komunikacyjnego podczas świadczenia usług przewozowych:
- a. emisje hałasu (szczególnie tabor tramwajowy),
 - b. emisje zanieczyszczeń do powietrza (np. ze spalania paliwa w autobusach),
 - c. 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, etc.),
 - d. powstawanie odpadów podczas sprzątania przystanków komunikacji miejskiej, czyszczenia infrastruktury torowej, czyszczenia urządzeń kanalizacyjnych wzdłuż tras tramwajowych, koszenia trawników i tym podobnych prac utrzymaniowych tras komunikacyjnych,
 - e. 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

- a. 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 oraz

- a. technological emission – emission of pollution into the air or energy, e.g. noise produced during repairs and maintenance activities,
 - b. energy emission – being the consequence of transformation of electricity in traction stations or production of heat in on-site boiler houses,
 - c. discharge of sewage and rainwater into the sewerage system,
 - d. impact on biosphere, among other things, felling and maintenance of trees and bushes as well as compensatory plantings.
5. That resulting from the operation of the transport fleet when providing transport services:
- a. noise emissions (particularly tram fleet),
 - b. emissions of pollution into the air (e.g. from burning fuel in buses),
 - c. production of waste, inter alia during work related to the maintenance of technical order of vehicles, repairs of tram tracks and traction network and accompanying infrastructure (e.g. asphalt concrete, soil, steel scrap waste, cables, etc.),
 - d. 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,
 - e. Maintenance and felling of trees and bushes within the areas used, including the areas along some tram routes.

Projects completed by the Company having an impact on the environmental protection include:

A. Air protection

- a. Public transport is much more energy efficient 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 the 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 and introduction of electrically powered fleet.

wprowadzanie taboru o napędzie elektrycznym.

b. W roku 2021 w taborze autobusowym:

- wycofano **16** autobusów (o normie emisji spalin EURO 3, lata produkcji 2002-2006) – autobusy przekazano do stacji demontażu,
- wprowadzono do eksploatacji **31** autobusów z napędem elektrycznym Solaris Urbino 12 Electric oraz 6 autobusów Solaris Urbino 18 Electric.

c. Spółka wymieniając tabor autobusowy na nowszy, na koniec 2021 roku uzyskała wskaźnik taboru autobusowego spełniającego normę emisji spalin Euro5 lub Euro6 (w tym najwięcej EEV) na poziomie 67,2%, dodatkowo rozpoczęto eksploatację kolejnych 37 autobusów elektrycznych. MPK Poznań Sp. z o.o. eksploatuje zatem 338 autobusów tj.:

ELEKTRYCZNE	58 (17,2%)
Euro 6	60 (17,8%)
EEV (>E5,<E6)	160 (47,3%)
Euro 5	7 (2,1%)
Euro 4	3 (0,9%)
Euro 3	50 (14,8%)

d. Zużycie w 2021 roku oleju napędowego przez tabor autobusowy wyniosło 8.642,562 m³ = 7 259,7 Mg tj. więcej o 409 m³ (343,6 Mg) niż w 2020 roku oraz mniej o 1.484,9 m³ (1.247,3 Mg) niż w 2019 roku. Zużycie w roku 2020 było mniejsze ze względu na wprowadzone ograniczenia kursowania komunikacji miejskiej ze względu na COVID-19.

e. W roku 2021 w taborze zaplecza technicznego:

wycofano z eksploatacji 7 pojazdów:

- STAR 200 z 1988 r., norma emisji spalin EURO 0,
- STAR 200 z 1991 r., norma emisji spalin EURO 0,
- STAR 200 z 1988 r., norma emisji spalin EURO 0,
- JELCZ 325 z 1984 r., norma emisji spalin EURO 0,
- STAR 742 z 1998 r., norma emisji spalin EURO 2,
- STAR 1142 z 1997 r., norma emisji spalin EURO 2,
- SKODA Fabia z 2006 r., norma emisji spalin EURO 4

wprowadzono do eksploatacji 3 pojazdy:

- MAN TGX ciąg. siodł. norma emisji spalin EURO 6,
- CITROEN Jumper norma emisji spalin EURO 6,
- TOYOTA Proace norma emisji spalin EURO 6.

B. Ochrona biosfery, ziemi:

a. W 2021 roku kontynuowano prace pielęgnacyjne terenów zielonych oraz nasadzonych roślin w ramach realizowanych inwestycji z lat wcześniejszych (np. za

b. In 2021, as far as the bus fleet is concerned:

- 16** buses (with EURO 3 emission standard, manufacture years 2002-2006) were withdrawn from service – the buses were taken to a disassembly station,
- 31** electric buses – Solaris Urbino 12 Electric and 6 Solaris Urbino 18 Electric buses were put into service.

c. By replacing the bus fleet with the newer one, the company achieved a bus fleet ratio meeting the Euro5 or Euro6 emission standard (including most EEV) of 67.2% at the end of 2021. In addition to this, 37 more electric buses were put into service. Thus MPK Poznań Sp. zo.o. uses 338 buses, i.e.:

ELECTRIC	58 (17,2%)
Euro 6	60 (17,8%)
EEV (>E5,<E6)	160 (47,3%)
Euro 5	7 (2,1%)
Euro 4	3 (0,9%)
Euro 3	50 (14,8%)

d. Diesel consumption by the bus fleet in 2021 was 8,642.562 m³ = 7,259.7 Mg i.e. 409 m³ (343.6 Mg) more than in 2020 and 1,484.9 m³ (1,247.3 Mg) less than in 2019. Consumption in 2020 was lower due to the introduced public transport service restrictions resulting from COVID-19.

e. In 2021, as far as the equipment of technical facilities is concerned:

7 vehicles were withdrawn from service:

- STAR 200 from 1988 (EURO 0 emission standard).
- STAR 200 from 1991 (EURO 0 emission standard).
- STAR 200 from 1988 (EURO 0 emission standard).
- JELCZ 325 from 1984 (EURO 0 emission standard).
- STAR 742 from 1998 (EURO 2 emission standard).
- STAR 1142 from 1997 (EURO 2 emission standard).
- SKODA Fabia from 2006 (EURO 4 emission standard).

3 vehicles were put into service:

- MAN TGX semi-trailer truck (EURO 6 emission standard).
- CITROEN Jumper (EURO 6 emission standard).
- Toyota Proace (EURO 6 emission standard).

B. Protection of biosphere, the land:

a. In 2021, work related to the maintenance of green areas and plantings was continued as part of investments completed in the preceding years (e.g. construction of the Franowo depot).

budowę zajezdni Franowo).

- b.** Wycinkę zieleni oraz przycinanie gałęzi drzew i krzewów w roku 2021 ograniczono do niezbędnego minimum wynikającego z bieżących potrzeb.
- c.** Zakres wykonanych prac w 2021 r:
 - wycięto siłami własnymi 5 drzew z terenu zajezdni „Głogowska”.
 - wykonano nasadzenia kompensacyjne w ilości 84 krzewy na terenie dworca autobusowego przy Os. Jana III Sobieskiego;
 - wykonano prace pielęgnacyjne obejmujące koszenie trawników oraz pielęgnację drzew i krzewów na terenie: pętli tramwajowych, wokół podstacji trakcyjnych, wzdłuż trasy PST, zajezdni Tramwajowej Franowo, trasy PST w kierunku Dworca Zachodniego, trasy Franowo, pętli tramwajowej Dębiec oraz pętli autobusowej przy ul. 28 Czerwca 1956 roku, zajezdni autobusowej Kacza, a także na terenie miasta Poznań (prace interwencyjne).

C. Ochrona środowiska gruntowo-wodnego:

- a.** W 2021 roku kontynuowano monitoring środowiska gruntowo - wodnego w rejonie stacji paliw A1 i A3 (kontrola wody i gruntu poprzez analizę próbek pobieranych systematycznie z piezometrów).
- b.** Zgodnie z treścią sporządzonych raportów za rok 2021:
 - na terenie zajezdni „Warszawska” wykazano w badaniach z września 2021 r. pogorszenie stanu środowiska gruntowo wodnego. Wykonane analizy wykazały wzrost stężenia oleju mineralnego w wodzie pobieranej z piezometru P1 we wrześniu w stosunku do próby pobranej w kwietniu 2021 r. Zbadany wynik tego parametru w piezometrze P1 klasyfikuje stan chemiczny wód podziemnych w V klasie. Podmiot prowadzący monitoring wód podziemnych zalecił prowadzenie w 2022 r. badań zgodnie z harmonogramem wynikającym z posiadanych decyzji dla przedmiotowej zajezdni. W przypadku odnotowania dalszego wzrostu (w kolejnych badaniach) stężenia przedmiotowego parametru, wskazano na konieczność zaplanowania i podjęcia działań mających na celu poprawę jakości wód podziemnych, to jednak będzie uzależnione od uzyskanych wyników kolejnych badań, analiz pobranych próbek wody gruntowej. Jednocześnie, dokonane w 2021 roku analizy wykazały ustanie podwyższonych wartości Jonów amonowych (NH₄), których zwiększone wartości odnotowano w badaniach przeprowadzonych w roku 2020.
 - na terenie zajezdni „Kacza” nie wykazano pogorszenia stanu środowiska gruntowo wodnego, nie wykryto

- b.** The felling of trees and the pruning of tree and shrub branches in 2021 was limited to the necessary minimum resulting from current needs.

- c.** The scope of works carried out in 2021:

- 5 trees were felled from the Głogowska depot area using our own resources.
- Compensatory plantings were provided in the amount of 84 bushes in the area of the bus station at Jana III Sobieskiego district;
- 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, Franowo Tram Depot, the PST route leading towards the Zachodni Railway Station, Franowo route, Dębiec tram terminal and the bus terminal at 28 Czerwca 1956 roku Street, Kacza Bus Depot, and also in the area of the city of Poznań (intervention works).

C. Protection of the soil and water environment:

- a.** In 2021, 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.
- b.** In accordance with the content of the reports prepared for the year 2021:
 - The tests conducted in September 2021 demonstrated the deterioration of the state of the soil and water environment in the area of the “Warszawska” depot. The analyses performed showed an increase in the concentration of mineral oil in the water taken from piezometer P1 in September when compared to the sample taken in April 2021. The investigated result of this parameter in piezometer P1 classifies the groundwater chemical status in Class V. The groundwater monitoring entity recommended conducting tests in 2022 in accordance with the schedule resulting from the decisions held for the depot in question. In the event that a further increase (in subsequent tests) in concentrations of the parameter in question is recorded, an indication of the need to plan and take measures to improve groundwater quality was made, but this will depend on the results of subsequent tests, analyses of groundwater samples taken. At the same time, the analyses carried out in 2021 showed cessation of elevated values of ammonium ions (NH₄), increased values of which were recorded in studies carried out in 2020.
 - In the area of the “Kacza” Depot, the increase in the pollution of water and soil was not found and the per-



zanieczyszczenia wód i gleby, jak również nie wykazano przekroczeń dopuszczalnych zanieczyszczeń jakie mogą występować w glebie i wodach gruntowych.

D. Gospodarka odpadami:

- a. Pozytywne rozpatrzenie wniosków złożonych w 2020 roku do Prezydenta Miasta Poznania, z których jeden to wniosek o uzyskanie decyzji pozwalającej na wytwarzanie odpadów na terenie zajezdni należących do MPK w Poznaniu, a drugi dotyczył aktualizacji pozwolenia na zbieranie odpadów.
- b. Prowadzono nadzór nad selektywną zbiórką odpadów przemysłowych na poszczególnych zajezdniach oraz nad prawidłową realizacją postanowień wynikających z decyzji Prezydenta Miasta Poznania, pozwalającej MPK Poznań Sp. z o.o. na wytwarzanie i magazynowanie odpadów.
- c. Przeprowadzono postępowania w celu zapewnienia najkorzystniejszych warunków realizacji usług odbioru odpadów wytwarzanych przez poszczególne jednostki naszego przedsiębiorstwa, przez firmy posiadające koncesje na dalsze zagospodarowanie odpadów. Prowadzono kontrole gospodarki odpadami w celu zmniejszania ich ilości w miarę możliwości u źródła.
- d. Kontynuowano działania mające na celu selekcjonowania odpadów przemysłowych podlegających sprzedaży np.: odpadów złomu stalowego, złomu metali kolorowych, oleju przepracowanego, wyeksploatowanych pojazdów.
- e. Uzgadniano i nadzorowano realizację usług z zakresu zbiórki odpadów komunalnych zgodnie z regulaminem i wymaganiami przedstawionymi przez ZMGOAP, w tym aktualizowano deklarację do ZMGOAP na odbiór odpadów komunalnych.
- f. Przeprowadzono prace nad dostosowaniem systemu gospodarowania odpadami komunalnymi na terenie MPK Poznań Sp. z o.o. do zmian w przepisach z tego zakresu dla nieruchomości niezamieszkałych, które weszły w życie od 1 września 2020 r. oraz zmian Uchwał ZMGOAP i RM Poznania wydanych w 2021 roku. Przeprowadzono nowe postępowanie przetargowe i wyłoniono podmiot, który wykonywał będzie usługę odbioru odpadów komunalnych z nieruchomości niezamieszkałych.
- g. Regularnie zbierano dane dotyczące ilości odpadów komunalnych usuwanych z przestrzeni miejskiej, które są wytwarzane przy realizacji usługi sprzątnięcia tras komunikacyjnych.
- h. W roku 2021 wytworzono łącznie około 2,3 tys. ton

missible limits of pollution which may occur in soil and groundwater were not exceeded.

D. Waste management:

- a. Positive consideration of applications submitted in 2020 to the Mayor of Poznań, one of which was an application for a decision allowing the production of waste on the premises of depots belonging to MPK in Poznań, and the other concerned an update of the waste collection permit.
- b. Supervision was exercised over the selective collection of industrial waste at individual depots and the proper implementation of the provisions arising from the decision of the Mayor of Poznań allowing MPK Poznań Sp. z o.o. to produce and store waste.
- c. Proceedings were conducted to ensure the most favourable conditions for the performance of waste collection services produced by individual units of our company, by companies holding licences for further waste management. Waste management inspections were carried out with the aim of reducing the volume of waste as far as possible at source.
- d. Activities were continued to select industrial waste for sale, e.g.: scrap steel, scrap non-ferrous metals, used oil, used vehicles.
- e. The performance of municipal waste collection services was agreed and supervised in accordance with the regulations and requirements presented by the Poznań Agglomeration Waste Management Association (ZMGOAP - Związek Międzygminny "Gospodarka Odpadami Aglomeracji Poznań"), including updating the declaration to ZMGOAP for municipal waste collection.
- f. Work was carried out to adjust the municipal waste management system at MPK Poznań Sp. z o.o. to the changes in the regulations in this area for non-residential properties, which came into force on 1 September 2020 and the amendments to the Resolutions of ZMGOAP and the Poznań Municipal Council issued in 2021. A new tender procedure was conducted and an entity was selected to perform the service of collecting municipal waste from non-residential properties.
- g. Data on the quantity of municipal waste disposed of in the urban space that is generated when carrying out the service of cleaning traffic routes was regularly collected.
- h. A total of approximately 2,300 tonnes from the soil and water environment was generated in 2021, no renovation waste was detected, resulting in a decrease in the total amount of renovation waste generated by

odpadów remontowych, co w porównaniu do 2020 roku daje spadek łącznej ilości wytworzonych odpadów remontowych o około 1/3. Głównie za przyczyną mniejszej ilości wytworzonych odpadów niż w roku poprzednim z remontów torowisk: ilości odpadów ziemi (spadek o 77%), odpadów z remontów nawierzchni dróg (spadek o 44%), złomu z torowisk (spadek o 28%).

E. Gospodarka wodno-ściekowa:

- a. Realizowano postanowienia uzyskanych decyzji. W ramach obowiązku ustawowego dwa razy w roku przeprowadzane są analizy kontrolne ścieków pod względem zawartości substancji ropopochodnych, fosforu ogólnego, azotu amonowego, zawiesin, BZT₅, CHZT, pH. Wykonane analizy nie wykazały przekroczeń dopuszczalnych wartości.
- b. Przeprowadzono postępowania w celu zapewnienia usług odbioru nieczystości płynnych. Nieczystości płynne z nieruchomości użytkowanych przez MPK Poznań Sp. z o.o. odbiorca transportował do punktów zlewnych zlokalizowanych w sieci kanalizacyjnej spółki AQUANET S.A.
- c. Mycie zewnętrzne taboru z wykorzystaniem nowoczesnych myjni z zamkniętym obiegiem wody i oczyszczaniem ścieków przeprowadzane jest obecnie na terenie wszystkich zajezdni autobusowych i zajezdni tramwajowych. W roku 2021 na terenie zajezdni tramwajowej Forteczna zamontowano nową myjnię wraz obiegiem odzysku wody – montaż stacji uzdatniania wody – recyrkulacja oraz wymiana separatora substancji ropopochodnych z lamelowego na koalescencyjny. Podobnie na terenie zajezdni Głogowska wykonano prace wymiany myjni wraz z wymianą technologii myjni, w ramach której wykonano montaż technologii stacji uzdatniania wody myjni z recyrkulacją oraz wymianę oświetlenia na LED.
- d. Zużycie wody przez MPK Poznań Sp. z o.o. w 2021 r. zmniejszyło się i wyniosło 40.137,9 m³ (45.205m³ w 2020 r.).

F. Ochrona przed hałasem komunikacyjnym:

- a. Przetaczano obręcze kół wagonów tramwajowych (zajezdnia przy ul. Głogowskiej i ul. Szwajcarskiej) eliminując płaskie miejsca będące źródłem zwiększonego hałasu. W 2021 roku reprofiliacji poddano:
 - na zajezdni Głogowska: obręcze w 160 wózkach tramwajowych, w 122 wagonach,
 - na zajezdni Franowo: obręcze w 412 wózkach tramwajowych, w 137 wagonach.
- b. W ramach własnych możliwości, tj. robót planowych

aproximately one third when compared to 2020. This is mainly due to the lower amounts of track renovation waste generated than in the previous year: the amount of soil waste (down 77%), road surface renovation waste (down 44%), and track scrap (down 28%).

E. Water and sewage management:

- a. The provisions of the decisions obtained were implemented. As part of the statutory obligation, control analyses of wastewater are carried out twice a year for the content of oil-derived substances, total phosphorus, ammoniacal nitrogen, suspended solids, BOD₅, COD and pH. The analyses performed did not show any exceedances of the permissible values.
- b. Proceedings were carried out to provide liquid waste collection services. Liquid waste from properties used by MPK Poznań Sp. z o.o. was transported by the recipient to the collection points located in the sewage network of AQUANET S.A.
- c. External washing of the fleet with the use of modern wash stations with closed water circuit and sewage treatment is currently carried out on the premises of all bus depots and tram depots. In 2021, a new wash station was installed at the Forteczna tram depot, along with a water recovery circuit - installation of a water treatment station - recirculation and replacement of the oil-derived substances separator from a lamella separator to a coalescing separator. Similarly, at the Głogowska depot, work to replace the wash station was carried out, along with the replacement of the wash station technology which included the installation of the water treatment station technology with recirculation and the replacement of lighting with LEDs.
- d. Water consumption by MPK Poznań Sp. z o.o. in 2021 was reduced and amounted to 40,137.9 m³ (45,205m³ in 2020).

F. Protection against transport noise:

- a. The wheel rims of tram cars were shunted (depot at Głogowska Street and Szwajcarska Street) eliminating flat spots that are a source of increased noise. In 2021, the reprofiling was carried out:
 - at the Głogowska depot: rims in 160 tram bogies, in 122 cars,
 - at the Franowo depot: rims in 412 tram bogies, in 137 cars.
- b. Within its own capabilities, i.e. scheduled work as well as work additionally commissioned by City Transportation Authorities in Poznań (ZTM), the Company carried

jak również robót dodatkowo zleconych przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu, Spółka wykonywała prace konserwacyjne, bieżące remonty torowisk tramwajowych takie jak: wymiana szyn, zwrotnic i rozjazdów, wymiana podłoża pod torowiskiem, podlew, wstawek szynowych, pojedynczych podkładów, wymiana przytwierdzeń i akcesoriów torowych itp. Utrzymanie prawidłowego stanu technicznego torowisk oprócz zapewnienia przejeźdźności i zapobieganiu uszkodzeniom lub wykolejeniom tramwajów przyczynia się także do znacznego obniżenia hałasu emitowanego od torowiska.

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

Działania wpływające na poprawę efektywności energetycznej to między innymi:

- budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego – stanowiska ładowania autobusów elektrycznych,
- wymiana oświetlenia na LED,
- termomodernizacja budynku trafostacji,
- wymiana transformatorów olejowych na transformatory suche,
- wykonanie robót na sieci trakcyjnej: wymiany linii kablowej SN-15 kV relacji: stacja prostownikowa Słowiańska – GPZ Sołacz (na odcinku od Aleje Solidarności do GPZ Sołacz),
- wykonanie przebudowy układu zasilania 600 V DC stacji prostownikowej Słowiańska w rejonie pętli tramwajowej Piątkowska,
- wykonanie robót w obrębie zwrotnic: modernizacja zwrotnicy na pętli tramwajowej Starołęka (wjazd na małe koło),
- zakup i montaż nowoczesnego napędu zwrotnicy najazdowej wraz z układem sterowania,
- wyposażenie zwrotnicy na placu Wielkopolskim (od ul. 23 Lutego) w napęd elektryczny i układ sterowania i ogrzewania zwrotnicy.

a. Oszacowano, że w 2021 r. eksploatacja tramwajów wyposażonych w możliwość rekuperacji energii hamowania przyczyniła się do zmniejszenia zużycia energii o ok. 10.018.981 kWh (8.880.837 kWh w roku 2020), a także zredukowaniem ilości CO₂ emitowanego do atmosfery w toku wytwarzania energii elektrycznej o ok. 9,6 tys. ton (8 ton za rok 2020). Obliczenia dokonano na podstawie eksploatacji 178 wagonów z systemem rekuperacji (176 w roku 2020).

b. Rozbudowa infrastruktury wykorzystywanej przez autobusy elektryczne na liniach komunikacyjnych:

- budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego na pętli tramwajowo-autobusowej

out maintenance work, current repairs of tram tracks, such as: replacement of rails, switches and turnouts, replacement of the substrate under the tracks, sub-base, rail inserts, single sleepers, replacement of fastenings and track accessories, etc. In addition to ensuring passability and preventing damage to or derailment of trams, the maintenance of the proper technical condition of the tracks also contributes to a significant reduction in the noise emitted from the track.

G. Other activities aimed at meeting the environmental protection requirements:

Activities that affect the improvement of energy efficiency include:

- construction of charging infrastructure for road public transport – charging stations for electric buses,
- replacement of lighting with LEDs,
- thermal efficiency improvement related to the transformer station building,
- replacement of oil-immersed transformers with dry-type transformers,
- execution of works on the traction network: replacement of an SN-15 kV cable line between: Słowiańska traction substation – Sołacz Main Power Supply Station (along the section from Solidarności Avenue to the Sołacz Main Power Supply Station),
- reconstruction of the 600 V DC power supply system at the Słowiańska traction substation in the vicinity of the Piątkowska tram terminal,
- execution of works within the switch area: modernisation of the switch on the Starołęka tram terminal (small circle entry),
- purchase and installation of a modern overrun switch drive together with the control system,
- provision of the switch on the Wielkopolski Square (from 23 Lutego Street) with the electric drive as well as control and heating system of the switch.

a. It was estimated that, in 2021, the operation of trams equipped with braking energy recuperation would contribute to a reduction in energy consumption by approximately 10,018,981 kWh (8,880,837 kWh in 2020), as well as a reduction in the amount of CO₂ emitted into the atmosphere during electricity generation by approximately 9,600 tonnes (8 tonnes for 2020). The calculation was based on the operation of 178 tram cars with a recuperation system (176 in 2020).

b. Expansion of infrastructure used by electric buses on public transport lines:

- construction of the charging infrastructure for public road transport on the Falista tram and bus terminal,

- Falista,
- budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego na pętli autobusowej Garbary, - zadanie kontynuowanie w I kwartale 2022 roku.
- budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego na pętli tramwajowo-autobusowej Górczyn, - zadanie kontynuowanie w I kwartale 2022 roku.
- budowa infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego na pętli autobusowej Jana III Sobieskiego - zadanie kontynuowanie w I kwartale 2022 roku.
- c. Przy wykorzystaniu nowoczesnego oprogramowania komputerowego - podobnie jak w latach ubiegłych - na bieżąco dokonywana jest analiza zużycia energii elektrycznej i poboru mocy na poszczególnych stacjach prostownikowych, co w konsekwencji pozwala na dokonywanie zmiany konfiguracji zasilania napowietrznej sieci trakcyjnej.

H. Opłaty z zakresu ochrony środowiska oraz decyzje wynikające z przepisów:

- a. W 2021 roku uiszczono opłaty z zakresu ochrony środowiska m.in.:
 - opłaty za korzystanie ze środowiska,
 - opłaty tytułem zrzuć wód opadowych i roztopowych do kanalizacji deszczowej,
 - opłaty za wywóz odpadów komunalnych.
- b. W 2021 roku uiszczono opłaty z zakresu ochrony środowiska m.in.:
 - czyszczenia separatorów i kanalizacji tj. koszty wykonania czyszczenia kanalizacji na obiektach MPK Poznań Sp. z o.o. i na trasach tramwajowych użytkowanych na mieście,
 - unieszkodliwiania odpadów,
 - pielęgnacji zieleni,
 - remontu torowisk, sieci trakcyjnych, podstacji,
 - utrzymania czystości obiektów MPK Poznań Sp. z o.o., Punktów Nadzoru Ruchu, tras tramwajowych,
 - utrzymania czystości taboru autobusowego i tramwajowego.
- c. Spółka posiada decyzje wymagane ustawą Prawo ochrony środowiska, ustawą o odpadach, ustawą Prawo wodne, Ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminie dla swoich zajezdni tj.:
 - decyzje na wytwarzanie odpadów i zbieranie odpadów,
 - decyzja o dopuszczalnej emisji zanieczyszczeń do powietrza,
 - pozwolenie wodno-prawne (dla ścieków mogących zawierać substancje niebezpieczne).

- construction of the charging infrastructure for public road transport on the Garbary bus terminal – this task is to be continued in the first quarter of 2022.
- construction of the charging infrastructure for public road transport at the Górczyn tram and bus terminal – this task is to be continued in the first quarter of 2022.
- construction of the charging infrastructure for public road transport on the Jana III Sobieskiego bus terminal - this task is to be continued in the first quarter of 2022.
- c. With the use of modern computer software - as in previous years - the analysis of electricity consumption and power consumption at individual traction substations is carried out on an ongoing basis, which consequently allows changes to be made to the configuration of the overhead catenary power supply.

H. Environmental protection fees and regulatory decisions:

- a. In 2021, the following environmental protection fees were paid:
 - fees for the use of the environment,
 - fees for the discharge of stormwater and snowmelt into the stormwater drainage system,
 - fees for municipal waste disposal.
- b. In 2021, the following environmental protection fees were paid:
 - the cleaning of separators and sewers, i.e. the costs of the cleaning of the sewers within the facilities of MPK Poznań Sp. z o.o. and along the tram routes used in the city,
 - waste disposal,
 - greenery maintenance,
 - renovation of tracks, catenary systems and substations,
 - maintenance of cleanliness of MPK Poznań Sp. z o.o. facilities, Traffic Supervision Points, tram routes,
 - maintenance of bus and tram fleet cleanliness
- c. The Company has the decisions required by the Environmental Protection Law, the Waste Law, the Water Law, the Act on the maintenance of cleanliness and order in the municipality for its depots, i.e.:
 - decisions on waste generation and waste collection,
 - decision on permissible emissions of pollutants into the air,
 - water-rights permit (for wastewater that may contain hazardous substances).



jestem
elektryczny

Polityka personalna w 2021 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 2021 roku w porównaniu z rokiem poprzednim spadło o 30 etatów i wyniosło **2241 etatów**.

The HR policy in the year 2021 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 in the Company, five types (groups) of positions are distinguished in the Company:

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

Total employment in 2021, when compared to the previous year, fell by 30 FTE's and amounted to **2241 FTE's**.

Średnioroczne zatrudnienie w latach 2020-2021 (w etatach) 2020-2021

Wyszczególnienie	2020	2021	Dynamika (%)	Struktura 2021 (%)
Kierowcy	702	686	97,65	30,59
Motorniczkowie	506	494	97,57	22,03
St. obsługi przewozów	130	131	101,03	5,86
St. obsługi technicznej	645	638	98,93	28,47
St. administracyjno-techniczne	225	230	102,36	10,28
St. kierownicze	63	62	98,50	2,77
Ogółem MPK	2271	2241	98,68	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 (%)
		2020	2021	
1	20-25	68	76	3,21
2	26-30	134	114	4,82
3	31-35	228	207	8,75
4	36-40	262	295	12,47
5	41-45	309	275	11,63
6	46-50	354	342	14,46
7	51-55	399	405	17,13
8	56-60	404	395	16,70
9	61-65	216	202	8,54
10	66-70	38	46	1,19
11	71-75	6	7	0,30
12	76	-	1	0,04
Ogółem MPK		2416	2365	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 (%)
		2020	2021	
1	0-10	975	968	40,93
2	11-15	344	354	14,97
3	16-20	214	200	8,46
4	21-25	190	190	8,03
5	26-30	194	161	6,81
6	31-36	223	229	9,68
7	36-40	118	111	4,69
8	41-45	108	105	4,44
9	46-50	49	46	1,95
10	51-55	1	1	0,04
Ogółem MPK		2416	2365	100,00



W 2021 roku realizując usługi komunikacyjne (wraz z obsługą imprez masowych) zamówione przez ZTM wykonano **30 370 tys. km**. Plan pracy przewozowej stanowiący załącznik nr 1 do Umowy o świadczenie usług publicznych, uwzględniający imprezy masowe zawierał 30.907 tys. km, w tym 11.496 tys. pckm w komunikacji tramwajowej i 19.411 tys. wzkm w komunikacji autobusowej. Pandemia Covid-19 i remonty na trasach komunikacyjnych przeprowadzane w trakcie 2021 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 2021 roku zamówienie pracy przewozowej w komunikacji tramwajowej wyniosło 11.503 tys. pckm, natomiast w komunikacji autobusowej 19.065 tys. wzkm. W 2021 roku pracę przewozową w stosunku do Załącznika nr 1 wykonano w 98,26%, a w stosunku do harmonogramu wykonano na poziomie 99,35%.

Prace torowo-drogowe mające istotny wpływ na wielkość pracy przewozowej w 2021 roku:

- przebudowa Ronda Rataje wielokrotnie była przyczyną zmian w przebiegach linii komunikacyjnych (cały rok),
- Inwestycja TnN (Tramwaj na Naramowice) otwarcie odcinka do przystanku Włodarska 21.08.2021 r. oraz Lechicka/Naramowicka 4.10.2021 r., szereg przetasowań linii autobusowych uwarunkowanych wprowadzanymi czasowymi organizacjami ruchu,
- prace prowadzone w ul. Wierzbicice (całkowita przebudowa ulicy wraz z torowiskiem),
- przebudowa odcinka ulicy 28 Czerwca 1956 od Rynku Wildeckiego do ul. Krzyżowej,
- prace związane z projektem Centrum (wyłączenie ruchu tramwajowego w ul. Św. Marcin od Ronda Kaponiera do Al. Marcinkowskiego, Plac Wolności, ul. Towarowa),
- budowa wiaduktów - ul. Kurlandzka oraz Gołężycka,
- remont infrastruktury sieciowej na zajezdni tramwajowej Forteczna (letni rozkład jazdy),
- budowa przystanków wiedeńskich w lokalizacji Rynek Jeżycki,
- remont rozjazdów i zwrotnic węzeł Most Dworcowy oraz wjazd/wyjazd zajezdnia Głogowska.

Również zmiany zamówienia pracy przewozowej oraz kursów pociągnęły za sobą odstępstwa w stosunku do zaplanowanych wskaźników działalności przewozowej - uruchomienia taboru. W Planie działalności Spółki na rok 2021, założono wskaźnik uruchomienia taboru tramwajowego na poziomie 80%, jednakże ze względu na Covid-19 i zamknięcia tras (czynniki niezależne od Zarządu) jego realizacja okazała się niemożliwa.

Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej 90%, a w autobusowej 85%. W 2021 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej 94,31%, w autobusowej 96,37% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2021 roku odnotowano polepszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym wyniósł 1,25.

In 2021, as part of provision of transport services (including mass events) ordered by ZTM, **30 370 000 km** were covered. The transport activity plan which is included in Appendix 1 to the Public Transport Services Agreement, taking into account mass events, contained 30 907 000 km, including 11 496 000 tram-kilometres in tram transport and 19 411 000 bus kilometres in bus transport. The Covid-19 pandemic and the repairs along the transport routes conducted in 2021 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 2021, the order for transport activity in tram transport amounted to 11 503 000 tram-kilometres, and in bus transport - 19 065 000 bus-kilometres. In 2021, the transport activity was performed at the level of 98.26% when compared to Appendix 1, and at the level of 99.35% in relation to the schedule.

Track-road works with significant impact on the volume of transport activity in the year 2021:

- Reconstruction of the Rataje roundabout has on many occasions resulted in changes to the routes of transport lines (all year round),
- TnN (Tram to Naramowice) investment, opening of the section to the Włodarska tram stop on 21.08.2021 and Lechicka/Naramowicka tram stop on 4.10.2021, a number of bus lines reshuffled due to the temporary traffic organisation introduced,
- work carried out at Wierzbicice Street (complete reconstruction of the street including the tracks),
- reconstruction of a section of 28 Czerwca 1956 Street from the Wildecki Market Square to Krzyżowa Street
- works connected with the Centre project (exclusion of tram traffic in Św. Marcina Street from Kaponiera Roundabout to Marcinkowskiego Avenue, Wolności Square, Towarowa Street),
- construction of flyovers - Kurlandzka Street and Gołężycka Street,
- renovation of the network infrastructure at the Forteczna tram depot (summer timetable),
- construction of Viennese stops at the Jeżycki Market Square,
- renovation of turnouts and switches at Dworcowy Bridge junction and entrance/exit at Głogowska depot.

Also, changes in the order for transport activity and routes entailed deviations from the planned transport activity indicators - fleet deployment. In the Company's Business Plan for 2021, a tram fleet deployment rate of 80% was assumed, but due to Covid-19 and route closures (factors beyond the control of the Management Board), its implementation proved impossible.

The required vehicle punctuality rate in the tram transport is at least 90% and in the bus transport 85% respectively. In 2021, these rates were 94.31% for tram transport and 96.37% for bus transport respectively and were higher than the expected level.

In 2021, the failure rate was improved when compared to the preceding year and amounted to 1.25. Events which have a significant impact on the Company business.

Wskaźniki eksploatacyjne (średnioroczne)

Wyszczególnienie	2020	2021	Różnica (2021-2020)
1. Średni stan inwentarzowy -/w szt./	599	597	-2
tramwaje (wozy)	274	274	0
tramwaje (pociągi)	227	227	0
autobusy	325	323	-2
2. Średnie uruchomienie -/w szt./	457	483	26
tramwaje (wozy)	188	192	4
tramwaje (pociągi)	161	166	5
autobusy	269	291	22
3. Średnia gotowość -/w szt./	519	515	-4
tramwaje (wozy)	222	216	-6
tramwaje (pociągi)	187	187	0
autobusy	297	299	2
4. Współczynnik uruchomienia do stanu inwentarzowego -/w %/	76,20	80,84	4,64
tramwaje (wozy)	68,42	70,00	1,58
tramwaje (pociągi)	70,75	72,85	2,10
autobusy	82,76	90,05	7,29
5. Współczynnik uruchomienia do stanu taborowego -/w %/	80,84	84,59	3,75
tramwaje (pociągi)	74,86	76,45	1,59
autobusy	84,89	90,05	5,16
6. Współczynnik gotowości do stanu taborowego -/w %/	89,64	86,36	-3,28
tramwaje (wozy)	84,78	78,90	-5,88
tramwaje (pociągi)	87,24	86,41	-0,83
autobusy	93,65	92,70	-0,95
7. Współczynnik punktualności z pomiarów -/w %/	88,05	86,42	-1,63
tramwaje	88,40	87,55	-0,85
autobusy	87,89	85,84	-2,05
8. Współczynnik punktualności uznany przez ZTM -/w %/	94,81	95,68	0,87
tramwaje	94,46	94,31	-0,15
autobusy	94,98	96,37	1,39
9. Współczynnik zawodności -/w %/	1,80	1,25	-0,55
tramwaje	2,08	1,26	-0,82
autobusy	1,66	1,25	-0,41
10. Praca przewozowa (tys. km)	28 869	30 362	1 493
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 799	11 425	626
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 070	18 937	867
11. Praca przewozowa wraz z imprezami masowymi(tys. km)	28 873	30 370	1 497
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 801	11 430	629
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 072	18 940	868



Zdarzenia zewnętrzne:

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

W związku z kontynuacją w 2021 r. nałożonych przez Rząd obostrzeń w życiu społeczno-gospodarczym (limit przewożonych pasażerów, hybrydowy tryb nauczania w szkołach i uczelniach, ograniczeń w działalności handlowej i kulturalnej) nastąpiło zmniejszenie liczby przewożonych pasażerów Miasta i Aglomeracji. W odpowiedzi na spadek zapotrzebowania Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu wprowadził zmiany w rozkładach jazdy zarówno w komunikacji tramwajowej jak i autobusowej.

W poniższej tabeli nr 2 przedstawiono poziom zamówionej (uwzględniający zakładane ograniczenia z tytułu pandemii COVID-19) i wykonanej pracy przewozowej na który oprócz pandemii miały wpływ także wykonywane w 2021 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 shape and size of its business. The main factors include the COVID-19 pandemic and the transport policy of the City and the City Transportation Authorities (ZTM) as organiser of public transport in Poznan.

Due to the continuation of the restrictions imposed by the Government on socio-economic life in 2021 (limit on passengers carried, hybrid mode in schools and universities, restrictions on commercial and cultural activities), the number of passengers carried by the City and Agglomeration was decreased. In response to a decrease in the demand, the City Transportation Authorities in Poznan introduced changes in timetables both in the case of tram and bus services.

Table 2 below presents the level of ordered and completed transport activity (taking into account the assumed restrictions due to the COVID-19 pandemic) which, in addition to the pandemic, was also affected by renovations and upgrades performed in 2021 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	2020	2021	Różnica (2021-2020)
Plan pracy przewozowej - zał. nr 1 do Umowy na usługi przewozowe (tys. km)	32 202	30 907	-1 295
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	12 448	11 496	-952
komunikacja autobusowa (wozokm)	19 754	19 411	-343
Harmonogram pracy przewozowej (tys. km) - zmiany w trakcie roku	28 980	30 568	1 588
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 848	11 503	655
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 132	19 065	933
Wykonanie pracy przewozowej wraz z imprezami masowymi (tys. km)	28 873	30 370	1 497
komunikacja tramwajowa (pociągokm)	10 801	11 430	629
komunikacja autobusowa (wozokm)	18 072	18 940	868

Wymagany wskaźnik punktualności kursowania pojazdów w komunikacji tramwajowej wynosi co najmniej 90%, a w autobusowej 85%. W 2021 roku wskaźniki te kształtowały się odpowiednio: w komunikacji tramwajowej 94,31%, w autobusowej 96,37% i były wyższe od oczekiwanego poziomu.

W 2021 roku odnotowano polepszenie się wskaźnika zawodności w porównaniu z rokiem ubiegłym wyniósł 1,25.

The required rate of punctuality of running vehicles in tram transport is at least 90%, and in bus transport 85%. In 2021, these indicators were as follows: 94.31% for tram transport, 96.37% for bus transport, and were higher than the expected level.

In 2021, an improvement in the failure rate was recorded compared to the previous year, amounting to 1.25.

Dane ogólne (stan na koniec 2020 i 2021 roku)

General data (state as at the end of 2020 and 2021)

Wyszczególnienie	31.12.2020	31.12.2021	Różnica (%)
1. Liczba linii komunikacyjnych	96	91	94,79
a. linie dzienne, w tym:	75	74	98,67
▪ tramwaje	16	17	106,25
▪ autobusy	59	57	96,61
b. linie nocne	21	17	80,95
▪ tramwaje	1	2	200,00
▪ autobusy	20	15	75,00
2. Długość linii komunikacyjnych (w km)	1 164,49	1 153,21	99,03
a. linie dzienne, w tym:	884,36	849,78	96,09
▪ tramwaje	195,34	207,50	106,22
▪ autobusy	689,02	642,29	93,22
b. linie nocne	280,13	303,42	108,31
▪ tramwaje	16,68	30,68	183,95
▪ autobusy	263,45	272,74	103,53
3. Długość tras komunikacyjnych (w km)	414,12	414,08	99,99
a. tramwaje	69,10	67,37	97,49
b. autobusy	345,02	346,71	100,49

Tabor (stan na koniec 2019 i 2020 roku)

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

Wyszczególnienie	31.12.2020	31.12.2021	Dynamika (%)
1. Tramwaje (w szt.) - wagony	271	273	100,74
105N; Moderus Alfa	92	92	100,00
GT6; GT8; GT8/0	3	3	100,00
RT6N1	14	16	114,29
Siemens Combino	14	14	100,00
Modeurs Beta	53	53	100,00
Solaris Tramino	45	45	100,00
Moderus Gamma	50	50	100,00
2. Autobusy (w szt.)	262	293	111,83
MAN	39	28	71,79
Kapena Urby	2	2	100,00
Solaris Urbino 8,6	26	26	100,00
Solaris Urbino 12	58	64	110,34
Solaris Urbino 12 electric	6	37	616,67
Solaris Urbino 18	115	114	99,13
Solaris Urbino 18 hybrid	1	1	100,00
Solaris Urbino 18 electric	15	21	100,00

W 2021 roku Spółka prowadziła konsekwentną politykę taborową, mającą na celu sukcesywną wymianę wyeksploatowanego taboru na technologicznie nowy, spełniający wysokie normy ochrony środowiska, a także podnoszący komfort przewozu pasażerów.

In 2021, the Company pursued a consistent rolling stock policy aimed at successive replacement of the worn-out rolling stock with a technologically new one, meeting high environmental protection standards, and increasing the comfort of passenger transport.

Tabor - dzierżawiony i użyczony (stan na koniec roku 2020 i 2021)

Leased and granted bus and tram fleet (state as at the end of 2020 and 2021)

Wyszczególnienie	31.12.2020	31.12.2021	Dynamika (%)
Tramwaje dzierżawione (w szt.)	1	1	100,00
Moderus Gamma LF 01 AC	1	1	100,00
Autobusy dzierżawione (w szt.)	55	45	81,82
Solaris Urbino 12	33	22	69,70
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 consists of the performance of the public service agreement for local collective transport in the field of:
 - tram services,
 - bus services,
2. The remaining transport activity (other road transport):
 - other services,
 - transports by the Maltanka narrow-gauge railway.
3. The auxiliary activity which includes:
 - providing advertising spaces 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 2020-2021 w zł.

Revenue from the sale of services in the years 2020-2021 in PLN

Wyszczególnienie	2020	2021	Dynamika (%)
1. Działalność przewozowa	345 962 548	400 594 551	115,79
autobus	167 990 511	183 219 168	109,07
tramwaj	177 972 037	217 375 383	122,14
2. Pozostała działalność przewozowa	2 693 296	3 333 155	123,76
pozostałe przewozy	2 279 339	2 554 001	112,05
Kolejka Parkowa Maltanka	413 957	779 154	188,22
3. Działalność pomocnicza	8 756 511	4 981 734	56,89
reklama	1 072 197	1 310 255	122,20
roboty odpłatne, dzierżawa, transport	941 777	744 797	116,05
badania diagnostyczne	552 157	469 931	85,11
inne przychody, w tym:	6 232 641	2 309 587	37,06
umowa powierzenia	5 501 313	1 73 754	31,55
windykacja	257 739	147 164	57,10
4. Działalność pozostała	121 696	144 393	118,65
5. Razem przychody ze sprzedaży	357 534 051	409 053 833	114,41

Na poziom zrealizowanych zadań inwestycyjnych w roku 2021 wpływ miały skutki pandemii Covid-19. Ograniczeniu uległy 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 było wydłużenie terminów uzgadniania dokumentacji, uzyskania pozwoleń, 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 2021 was affected by the Covid-19 pandemic. This is because activities requiring direct contacts and involvement of contractors in the Company's facilities, investments covering all the Company's locations, for which site visits and arrangements were necessary, were reduced. As a consequence of the pandemic, the deadlines for agreeing on documentation, obtaining permits, issuing administrative decisions were extended, directly affecting the ability to complete 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 2021 roku w zł

Realisation of expenditures incurred on fixed assets in 2021 in PLN

L.P.	Nazwa zadania	Plan 2021	2021	% wykonania
1.	Budowa i modernizacje zajezdni	33 382 000	17 855 756	53,49
2.	Tabor autobusowy	98 576 000	92 255 006	93,59
3.	Tabor tramwajowy	0	0	0,00
4.	Zakup maszyn, urządzeń i pojazdów	2 952 700	2 595 265	87,89
5.	Informatyka	9 760 000	4 236 004	43,40
6.	Pozostałe inwestycje	500 000	76 470	15,29
7.	Naprawy główne	16 794 000	6 116 326	36,42
8.	NAKŁADY OGÓŁEM	161 964 700	123 134 827	76,03

FINANSOWANIE

Na aktywa na dzień 31.12.2021 roku składają się:

- należności krótkoterminowe: **10 218 943,58 zł**
- inwestycje krótkoterminowe: **111 320 021,17 zł**

Do zobowiązań MPK Poznań Sp. z o.o. na 31.12.2021 roku należą:

- zobowiązania długoterminowe wobec pozostałych jednostek: **197 398 463,93 zł**
- zobowiązania z tytułu dostaw i usług wobec powiązanych i pozostałych jednostek: **25 314 764,87 zł**
- pozostałe zobowiązania, w tym fundusze specjalne, tj. ZFŚS: **58 129 672,53 zł**

SYTUACJA EKONOMICZNO-FINANSOWA SPÓŁKI

Dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej posłużono się:

- rachunkiem zysków i strat za okres 01.01-31.12.2021 r.
- bilansem sporządzonym na dzień 31.12.2021 r.

Rachunek zysków i strat

Profit and loss account

L.P.	Wyszczególnienie	2020	2021	Różnica (2021-2020)
1.	Przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi	362 916 804	416 432 674	53 515 870
2.	Koszty działalności operacyjnej	429 262 958	452 147 405	22 884 448
3.	Zysk/Strata ze sprzedaży (1-2)	-66 346 154	-35 714 732	30 631 422
4.	Pozostałe przychody operacyjne	76 284 024	47 776 157	-28 507 867
5.	Pozostałe koszty operacyjne	25 609 730	17 663 753	-7 945 977
6.	Zysk/Strata na działalności operacyjnej (3+4-5)	-15 671 859	-5 602 327	10 069 532
7.	Przychody finansowe	11 954 126	165 896	-11 788 230
8.	Koszty finansowe	3 322 442	1 721 431	-1 601 012
9.	Zysk/Strata brutto (6+7-8)	-7 040 175	-7 157 862	-117 687
10.	Podatek dochodowy	3 894 074	30 976	-3 863 098
11.	Pozostałe obowiązkowe zmniejszenia zysku (zwiększenia straty)	0	0	0
12.	Zysk/Strata netto (9-10-11)	-10 934 249	-7 188 838	3 745 411

Rachunek zysków i strat za 2021 r. zamknął się stratą.

FINANCING

The assets as of 31/12/2021 consist of:

- short-term receivables: **PLN 10,218,943.58**
- short-term investments: **PLN 111,320,021.17**

The liabilities of MPK Poznań Sp. z o.o. as of 31.12.2021 include:

- long-term liabilities to other undertakings: **PLN 197,398,463.93**
- liabilities on account of deliveries and services to other and related undertakings: **PLN 25,314,764.87**
- other liabilities including special funds, i.e. Company Social Benefit Fund: **PLN 58,129,672.53**

ECONOMIC AND FINANCIAL SITUATION OF THE COMPANY

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

- profit and loss account for a period between 1 January-31 December 2021.
- balance sheet drawn up as of 31.12.2021.

The profit and loss account 2021 was closed with a loss.

Bilans uproszczony (w zł)

Simplified balance sheet (in PLN)

Wyszczególnienie	2020	2021	Dynamika %
A. Aktywa trwałe	1 182 552 761	1 237 793 800	104,67
I. Wartości niematerialne i prawne	3 847 956	4 779 546	124,21
II. Rzeczowe aktywa trwałe	1 154 417 458	1 208 747 955	104,71
III. Należności długoterminowe	0	0	-
IV. Inwestycje długoterminowe	24 238 387	24 238 387	-
V. Długoterminowe rozliczenia międzyokresowe	48 960	27 913	57,01
B. Aktywa obrotowe	155 417 009	141 457 594	91,02
I. Zapasy	14 833 753	17 438 081	117,56
II. Należności krótkoterminowe	8 494 210	10 218 944	120,30
III. Inwestycje krótkoterminowe	129 806 668	111 320 021	85,76
IV. Krótkoterminowe rozliczenia międzyokresowe	2 282 377	2 480 548	108,68
C. Należne wpłaty na kapitał (fundusz) podstawowy	0	0	-
D. Udziały (akcje) własne	0	0	-
AKTYWA RAZEM	1 337 969 770	1 379 251 394	103,09
A. Kapitał (fundusz) własny	461 761 792	465 572 954	100,83
I. Kapitał (fundusz) podstawowy	441 651 500	446 651 500	101,13
II. Kapitał (fundusz) zapasowy	24 483 362	13 549 113	55,34
III. Kapitał (fundusz) z aktualizacji wyceny	1 561 180	1 561 180	100,00
IV. Pozostałe kapitały (fundusze) rezerwowe	5 000 000	11 000 000	220,00
V. Zysk/strata z lat ubiegłych	0	0	-
VI. Zysk/strata netto	-10 934 249	-7 188 838	65,75
VII. Odpisy z zysku netto w ciągu roku obrotowego (w. ujemna)	0	0	-
B. Zobowiązania i rezerwy na zobowiązania	876 207 978	913 678 440	104,28
I. Rezerwy na zobowiązania	91 942 210	92 794 379	100,93
II. Zobowiązania długoterminowe	220 776 214	197 398 464	89,41
III. Zobowiązania krótkoterminowe	76 475 333	83 444 437	109,11
IV. Rozliczenia międzyokresowe	487 014 221	540 041 160	110,89
PASYWA RAZEM	1 337 969 770	1 379 251 394	103,09

Wskaźniki rentowności

Profitability ratios

Wyszczególnienie	Wskaźnik rentowności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2020	2021
Rentowność działalności operacyjnej	$\frac{\text{wynik na działalności operacyjnej} * 100}{\text{przych netto ze sprz i zr z nimi} + \text{pozostałe przychody operacyjne}}$	max	-3,57%	-1,21%
Rentowność netto sprzedaży	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów}}$	max	-3,06%	-1,75%
Rentowność kapitałów własnych (ROE)	$\frac{\text{wynik finansowy netto} * 100}{\text{średnioroczny stan kapitału własnego}}$	max	-2,40%	-1,55%

W związku z poniesioną stratą wszystkie wskaźniki rentowności notują w 2021 r. poziomy ujemne.

In connection with the loss incurred, all profitability ratios in the year 2021 are recorded at negative levels.

Wskaźniki płynności

Liquidity ratios

Wyszczególnienie	Wskaźnik płynności			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2020	2021
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	2,05	1,78
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	1,85	1,56
Pieniężnej płynności finansowej (III)	$\frac{\text{środki pieniężne i inne aktywa pieniężne}}{\text{zob krótkoterm} - \text{zob krótkoterm pow 12 m-cy}}$	0,2	1,71	1,40

Wskaźniki płynności zanotowały spadek w stosunku do roku poprzedniego.

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

Wskaźnik efektywności działania

Operational efficiency ratios

Wyszczególnienie	Wskaźnik efektywności działania			
	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2020	2021
Rotacji majątku ogółem	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,27	0,30
Rotacji aktywów trwałych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa trwałe}}$	max	0,31	0,34
Rotacji aktywów obrotowych	$\frac{\text{przychody netto ze sprzedaży i zrównane z nimi}}{\text{aktywa obrotowe}}$	max	2,34	2,94
Rotacji zapasów (w dniach)	$\frac{\text{przeciętny stan zapasów} * 365}{\text{koszty działalności operacyjnej} - \text{amortyzacja}}$	max	16	15
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

W okresie porównawczym, wskaźnik rotacji majątku zwiększył się z 0,27 do poziomu 0,30. Zwiększeniu uległ wskaźnik rotacji aktywów trwałych oraz wskaźnik rotacji aktywów obrotowych.

Poziom wskaźnika rotacji zapasów informuje, że pełen cykl obrotu w 2021 roku zmalał o 1 w stosunku do roku 2020 i wyniósł 15 dni.

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

In the comparative period, the asset turnover ratio increased from 0.27 to 0.30. The fixed asset turnover ratio and the current asset turnover ratio were both subject to an increase.

The level of the inventory turnover ratio indicates that the full turnover cycle in the year 2021 decreased by 1 when compared to the year 2020 and amounted to 15 days.

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

Wskaźnik finansowania działalności

Gearing ratio

Wskaźnik finansowania działalności				
Wyszczególnienie	Formuła obliczeniowa	Wartość pożądana	2020	2021
Ogólnego zadłużenia	$\frac{\text{zobowiązania ogółem} * 100}{\text{aktywa ogółem}}$	30%-50%	22,22	20,36
Pokrycia majątku trwałego kapitałem własnym	$\frac{\text{kapitał własny}}{\text{aktywa stałe}}$	min 1,0	0,39	0,38
Pokrycia majątku trwałego kapitałem stałym	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe}}{\text{aktywa trwałe}}$	min 1,0	0,58	0,54
Relacja kapitałów	$\frac{\text{zobowiązania i rezerwy na zobowiązania} - \text{rezerwy na zobowiązania}}{\text{kapitały własne}}$	<1	1,70	1,76
Trwałości struktury finansowania	$\frac{\text{kapitał własny} + \text{zobowiązania długoterminowe} + \text{rezerwy długoterminowe}}{\text{aktywa ogółem}}$	max	0,56	0,53

Wskaźnik ogólnego zadłużenia osiągnął wielkość 20,36%. Generalnie wskaźniki finansowania uległy nieznacznej zmianie w stosunku do roku poprzedniego.

The overall debt ratio achieved the value of 20.36%. In general, other financing ratios were slightly changed in relation to the previous year.



Elektryfikacja wybranych linii autobusowych w Poznaniu

Kwota dofinansowania UE: 90 950 000,00 zł



www.mpk.poznan.pl | www.facebook.com/mpkpoznan

Rok 2022 będzie kolejnym rokiem realizacji usług przez Spółkę w ramach podpisanej umowy o świadczenie usług publicznych dotyczącej realizacji zadania własnego Miasta Poznania w zakresie publicznego transportu zbiorowego z okresem obowiązywania od 1.11.2009 r. do 31.10.2024 r. Zarząd MPK POZNAŃ Sp. z o.o. realizować będzie działania prowadzące do rozwoju, opartego o stałe zwiększanie dostępności usług. Kontynuacja współpracy z Zarządem Transportu Miejskiego w Poznaniu będzie ukierunkowana na rozwój standardów świadczonych usług, optymalizację działań i wprowadzanie dalszych procedur dotyczących obsługi w obszarze infrastruktury tramwajowej i autobusowej. Zamiarzeniem Zarządu jest realizacja zadań Spółki na możliwie wysokim poziomie oraz skupienie działań na optymalizacji kosztów prowadzonej działalności, pomimo rosnących kosztów świadczenia pracy przewozowej przez Spółkę, nakładania na nią kolejnych zadań oraz obowiązków wynikających z uregulowań prawnych. W związku z tym w roku 2022 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.

Pomimo zmienności warunków związanych z pandemią COVID-19 Spółka zamierza kontynuować strategiczne projekty inwestycyjne. Planowane nakłady inwestycyjne ukierunkowano na odnowę majątku umożliwiającą wykonywanie zadań zgodnie z zobowiązaniami wynikającymi z postanowień Umowy o świadczenie usług transportu publicznego. Aby sprostać tym wymogom konieczna jest dalsza odnowa posiadanego przez Spółkę taboru, co wymaga ponoszenia niezbędnych nakładów inwestycyjnych i jednocześnie wpływa na wzrost kosztów funkcjonowania.

Czynnikiem uwzględnionym na etapie planowania nakładów inwestycyjnych są przepisy Ustawy o elektromobilności z 2018 r. oraz dyrektywa UE2019/1161. Wymagania stawiane operatorom publicznego transportu zbiorowego stanowią znaczące wyzwania zarówno inwestycyjne, operacyjne jak i finansowe. Jednocześnie przyczyniają się do dywersyfikacji typów układów napędowych taboru transportu publicznego, jak również pojazdów gospodarczych znajdujących się w posiadaniu Spółki.

W zakresie odnowy taboru w 2022 r. nastąpi wymiana kolejnych autobusów, uwzględniająca rozwój posiadanego taboru w zakresie wprowadzenia do eksploatacji pojazdów z napędem konwencjonalnym spełniających najwyższe standardy dotyczące norm emisji spalin oraz wyposażonych w nowoczesne technologie opierające się na rozwiązaniach ograniczających zużycie paliwa (np. Mild Hybrid). Konsekwentnie prowadzona przez MPK Poznań Sp. z o.o. polityka taborowa pozwala zapewnić przede wszystkim wysoki poziom komfortu oraz bezpieczeństwa przewożonych pasażerów. Jednocześnie wymiana autobusów najstarszych technologicznie i spełniających niskie normy emisji zanieczyszczeń, na autobusy niskoemisyjne i zeroemisyjne pozwala od-

The year 2021 will be another year during which the Company will provide its services as a consequence of the contract signed for the purpose of 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 1 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 services. Continuation of cooperation with the City Transportation Authorities (ZTM) in Poznań will be oriented towards the development of standards of services provided with regards to the optimisation and introduction of further procedures regarding activities in the area of the tram and bus infrastructures. The intention of the Management Board is to carry out the Company's tasks at the highest possible level and to focus its activities on the optimisation of the costs of its operations, despite the increasing costs of providing transport activities by the Company, the imposition of further tasks and obligations resulting from legal regulations. Therefore, in the year 2022, the City Transportation Authorities will continue the review of a number of activities 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 intends to continue strategic investment projects. The planned capital expenditures are aimed at renewing assets to enable the Company to perform its tasks in accordance with its obligations under the Public Transport Services Agreement. In order to meet these requirements, further renewal of the fleet owned by the Company is necessary, which requires necessary capital expenditures and at the same time increases operating costs.

One factor taken into account at the stage of planning capital expenditure is the provisions of the Electromobility Act 2018 and EU Directive 2019/1161. The requirements for collective public transport operators pose significant investment, operational and financial challenges. At the same time, they contribute to the diversification of the types of propulsion systems of the public transport fleet, as well as of the economic vehicles owned by the Company.

In terms of fleet renewal, more buses will be replaced in 2022, taking into account the development of the existing fleet with regards to the putting into service of conventionally-propelled vehicles that meet the highest standards for exhaust gas emission standards and equipped with modern technologies based on solutions reducing fuel consumption (e.g. Mild Hybrid). The consistent fleet policy pursued by MPK Poznań Sp. z o.o. makes it possible to ensure, above all, a high level of comfort and safety for passengers. At the same time, the replacement of buses that are technologically the oldest and meet low emission standards with low-emission and zero-emission buses allows the air quality in Poznań to be influenced, thus improving the standard of living of the

działać na jakość powietrza w Poznaniu, a tym samym poprawiać standard życia jego mieszkańców. Dywersyfikacja wykorzystywanego napędu przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa (ciągłości) pracy przewozowej oraz dbałości o środowisko naturalne.

W 2022 roku, nastąpi rozwój systemów teleinformatycznych oraz zapewnienie wysokiej dostępności usług w obszarze IT, przystosowanie systemów informatycznych obsługujących i wspomagających główne procesy w Spółce do bieżących potrzeb wraz z ich rozwojem w obszarach wymagających większego wsparcia informatycznego, pod warunkiem, że rozwój przyniesie efekty umożliwiające pokrycie kosztów ich rozwoju. Podniesienie bezpieczeństwa dostępu do danych oraz środowiska IT, fizyczne zabezpieczenie obszarów przetwarzania danych, uwzględniające wymagania prawne wynikające z ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa oraz rozporządzenia dotyczącego RODO, zwiększenie dostępności oraz jakości informacji o usługach przewozowych dla klientów Spółki (pasażera), poprawa dostępności systemów informatycznych, ujednolicenie i wdrożenie procedur pozwalających na sprawną komunikację użytkownika ze służbami IT oraz optymalizujących zarządzanie infrastrukturą informatyczną – to zadania w zakresie rozwoju Spółki.

Spółka dąży do dalszego doskonalenia standardów świadczonych usług w zakresie transportu publicznego przy wsparciu władz Miasta Poznania. Wypracowanie spójnej koncepcji rozwoju Spółki poprzez niezbędne inwestycje nie będzie możliwe bez wsparcia Właściciela – Miasta Poznań.

Realizacja zadań inwestycyjnych wymaga znaczących nakładów na ich sfinansowanie i późniejszą eksploatację. W trudnych warunkach ograniczeń finansowych jednostek samorządów oraz niespotykanej wysokiej inflacji trudno będzie zrealizować wszystkie planowane zadania. W związku z tym określone zostały priorytety zadań inwestycyjnych ujętych w Planie działalności na 2022 r. Zarząd na bieżąco będzie monitorował realizację zadań oraz dokonywał ewentualnych korekt w trakcie roku, gdyż ich realizacja w znacznej mierze uzależniona jest od środków, jakimi Spółka będzie bieżąco dysponować.

Wewnętrzne i zewnętrzne czynniki istotne dla rozwoju Spółki

Wśród czynników wewnętrznych stwarzających szansę rozwoju wymienić należy:

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

city's residents. Diversification of the propulsion used will contribute to ensuring the safety (continuity) of transport activities and care for the environment.

The year 2022, will see the development of ICT systems and high availability of services in the IT area, the adaptation of the IT systems supporting and assisting the Company's main processes to the current needs, together with their development in areas that require greater IT support, provided that the development brings effects enabling the costs of their development to be covered. Increasing the security of access to data and the IT environment, securing data processing areas physically, taking into account the legal requirements of the National Cyber Security System Act and the GDPR, increasing the availability and quality of information about transport services for the Company's customers (passengers), improving the accessibility of IT systems, standardising and implementing procedures to allow efficient communication between users and IT services and optimising the management of the IT infrastructure – these are the Company's tasks for development.

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 Poznan. 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 Poznan.

The implementation of investment tasks requires significant expenditures to finance and subsequently operate them. In the difficult conditions of financial constraints of the local government units and unprecedented high inflation, it will be difficult to complete all the planned tasks. Therefore, priorities regarding investment tasks included in the Business Plan for the year 2022 have been identified. 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.

Internal and external factors important for the Company's development

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

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

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,
- 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 wykwalifikowanych pracowników (najbardziej widoczne w grupie kierowców i motorniczych oraz w zapleczu technicznym, jednakże dotyczy już większości jednostek), a także obniżenie fluktuacji kadr,
- absencje pracowników związane z ich chorobą lub członków ich rodzin.

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

- ograniczenie zleconej pracy przewozowej przez ZTM (załącznik nr 1), w tym na skutek zmniejszenia się ilości pasażerów spowodowane czynnikami niezależnymi – np. pandemia,
- negatywny, nieprzewidywany wpływ na działalność Spółki zdarzeń jak pandemia, wojna na Ukrainie, itp,

External factors important for the development of the Company include:

- creation of the priority for collective urban transport by the City Authorities,
- 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,
- integration of collective communication in the Poznan agglomeration,
- well-established high position in Poland, among carriers,
- effective use of structural funds.

The Company actively participates in activities of various organisations which establish our position in the domestic 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 affect the risk of business and the further development and growth of potential are presented below.

The internal factors which may pose a risk for the Company's 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 and stop infrastructure,
- inability to increase salaries in a way that ensures an adequate number of qualified staff (most evident in the group of drivers and motormen and in the technical facilities, but already affecting most units), and a reduction in staff turnover,
- staff absenteeism due to illness or illness of family members.

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

- a reduction in the commissioned transport activities by ZTM (Appendix 1), also as a result of a decrease in the

- ograniczona przepustowość ważnych węzłów komunikacyjnych,
 - narastające zatłoczenie ulic i spowolnienie ruchu drogowego,
 - zmniejszenie 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,
 - duża zmienność w przepisach prawa, niekorzystne zmiany prawne, rozbieżność interpretacji np. prawo podatkowe, prawo pracy itp.,
 - niepewność i zmienność warunków w otoczeniu gospodarczym (wysoka inflacja, spadek kursu waluty polskiej i inne) powstałe również w związku z kryzysem epidemicznym.
- number of passengers caused by independent factors - e.g. pandemic,
 - negative, unforeseen impact of events such as a pandemic, war in Ukraine, etc. on the Company's operations,
 - limited capacity of important transport junctions,
 - increasing street congestion and slow-down of the road traffic,
 - reduction in 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 salary conditions, economic emigration among vehicle drivers to EU countries,
 - the limitation of the possibility of obtaining sources of financing for the planned investment tasks,
 - High volatility in legislation, unfavourable legal changes, discrepancies in interpretation, e.g. tax law, labour law, etc.,
 - Uncertainty and variability of conditions in the business environment (high inflation, decrease in the foreign exchange rates, etc.) also being the result of the epidemic crisis.



Pomimo pandemii Covid-19, Spółka nie zapomniała 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 obowiązujące podczas pandemii.

Działania zmierzające do realizacji strategii wizerunkowej Spółki:

■ Przejęcie taboru od Klubu Modelarzy Kolejowych

MPK Poznań Spółka z o.o. stała się właścicielem Borsiga Bn2t, czyli najstarszego sprawnego parowozu w Polsce. Kupiła również legendarnego „Ryjka”, czyli najstarszy zachowany w kraju autobus szynowy oraz wagon z 1912 roku. Rozpoczęto prace mające na celu przywrócenie niektórych z tych pojazdów na tory.

■ Konkurs „Zakochani w komunikacji miejskiej”

Z okazji Walentynek, MPK Poznań Spółka z o.o. ogłosiła konkurs fotograficzny dla fanów komunikacji miejskiej. Pracami uczestników konkursu wzbogacone zostały zasoby fotograficzne MPK Poznań Spółka z o.o., a autorzy najciekawszych zdjęć obrazujących poznański transport publiczny otrzymali słodkie upominki

■ Dzień kobiet

8 marca – czyli w Dniu Kobiet – w ręce pasażerek trafiło półtora tysiąca tulipanów rozdawanych na przystankach przez pracowników MPK z pokładu historycznego tramwaju typu 102N. Było to możliwe dzięki współpracy z centrum handlowym King Cross Marcein, które ufundowało i dostarczyło kwiaty.

■ Odnowienie parowozu-pomnika na stacji Maltanka

W przeddzień uruchomienia sezonu Kolejki Parkowej Maltanka MPK Poznań Spółka z o.o. odnowiło ciesząc oczy przechodniów pomnik – parowóz Tx26, znajdujący się przy stacji początkowej Kolejki Parkowej Maltanka. To jeden z dwóch zachowanych w Polsce – stanowiących eksponaty – parowozów serii Tx26. Parowóz Tx26-423 został wyprodukowany w 1926 roku, a na stacji Maltanka został ustawiony w połowie maja 1993 roku

■ Kolejka Parkowa Maltanka – sezon 2021

Sezon Kolejki Parkowej Maltanka rozpoczął się w dniu 30 kwietnia (do końca maja kolejka uruchamiana była tylko w weekendy, później również w dni robocze). W tzw. długi weekend, czyli 1, 2 i 3 maja, na szlak wyruszył parowóz Borsig Bn2t inicjując Dni Pary. Od tego czasu Dni Pary odbywały się regularnie: co dwa tygodnie do 3 października (koniec sezonu 2021) włącznie. roku

■ DAF MB200 po remoncie

Zakończył się remont historycznego autobusu DAF MB200. Dzięki przeprowadzonym naprawom autobus mógł być znów wykorzystywany m.in. podczas przejazdów okolicznościowych

Despite the Covid-19 pandemic, the Company did not forget about the 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 image strategy:

■ Acquisition of a fleet from the Railway Modellers' Club

MPK Poznań Spółka z o.o. became the owner of Borsig Bn2t, the oldest working steam locomotive in Poland. It also bought the legendary "Ryjek", which is the oldest preserved rail bus in the country, and a wagon from 1912. Work has begun to bring some of these vehicles back on the tracks.

■ Competition „In love with public transport”

On the occasion of St Valentine's Day, MPK Poznań Spółka z o.o. announced a photo competition for fans of public transport. The photographic resources of MPK Poznań Spółka z o.o. were enriched with the works of competition participants, and the authors of the most interesting photos depicting Poznań public transport received sweet gifts.

■ Women's Day

On 8 March – i.e. Women's Day – one and a half thousand tulips were distributed to female passengers at bus stops by MPK employees aboard a historic 102N tram. This was possible owing to cooperation with the King Cross Marcein shopping centre, which funded and supplied the flowers.

■ Renewal of the steam locomotive monument at the Maltanka station

On the eve of the start of the Maltanka Park Railway's season, MPK Poznań Spółka z o.o. renovated the monument – a Tx26 steam locomotive, located at the Maltanka Park Railway's starting station, to the delight of passers-by. It is one of only two Tx26-series steam locomotives preserved as exhibits in Poland. The Tx26-423 steam locomotive was manufactured in 1926 and was installed at the Maltanka station in mid-May 1993.

■ Maltanka Park Railway - 2021 season

The season of the Maltanka Park Railway started on 30 April (until the end of May the railway was only run on weekends, later also on working days). On the so-called long weekend, i.e. 1, 2 and 3 May, the Borsig Bn2t steam locomotive set out on the track, initiating the Steam Days. Since then, the Steam Days have taken place regularly: every fortnight until 3 October (end of season 2021) inclusive.

■ DAF MB200 overhauled

oraz na linii turystycznej. Autobusy DAF MB200 poznańskie MPK otrzymało w darze od holenderskiego miasta Utrecht w 1991 roku. Do tej pory zachowany został – jako historyczny – jeden autobus z numerem bocznym 1222, wyprodukowany w 1982 roku

■ Linie turystyczne – sezon 2021

Od soboty 15 maja, po ulicach Poznania ponownie zaczęły kursować historyczne tramwaje i autobusy MPK Poznań Sp. z o.o. W sezonie 2021 trwającym do 26 września włącznie, uruchomiono nie tylko dobrze znane poznańskim linie: tramwajową 0 i autobusową 100, ale także linię autobusową 102, na którą przede wszystkim kierowany był tzw. „ogórek”.

■ Linia historyczna H – sezon 2021

W sezonie 2021 po raz pierwszy uruchamiana była linia historyczna H (na trasie Stare Zoo – Pl. Wielkopolski oraz Pl. Wielkopolski – Stare Zoo), na którą kierowany był wagon Bergische Stahlindustrie Typu I z wagonem doczeptym Carl Weyer.

■ Konkurs na plakat o komunikacji miejskiej

Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu (we współpracy z MPK Poznań Sp. z o.o.) ogłosił ogólnopolski konkurs na plakat dedykowany Miastu, a dokładniej poznańskiej komunikacji. Konkurs skierowany był wyłącznie do profesjonalnych twórców plakatu. Twórcy zostali zaproszeni do tworzenia dzieł stanowiących odpowiedź na tytułowe hasło: „140 lat komunikacji publicznej w Poznaniu”. W drugiej połowie listopada konkurs został rozstrzygnięty.

■ Zmiany w przepisach ruchu drogowego i kampania „Rozejrzyj się i żyj”

1 czerwca zaczęły obowiązywać nowe przepisy ruchu drogowego. Zgodnie z nimi, pieszy wchodzący na przejście ma pierwszeństwo przed pojazdem, ale za wyjątkiem tramwaju. MPK Poznań Sp. z o.o. na bieżąco informowało o nowych przepisach, a jednocześnie zaczęło przygotowywać szeroko zakrojoną kampanię informacyjno-educacyjną, w ramach której zrealizowano trzy filmy (w tym – z nagraniami z monitoringu z pojazdów), przygotowano wzór oklejania tramwaju, ulotki informacyjne itd.

■ Czerwiec 1956 – pamiętamy!

W 65. rocznicę wydarzeń, przedstawiciele MPK Poznań Sp. z o.o. złożyli wiązanki pod bramą dawnej zajezdni przy ulicy Gajowej oraz przy tablicy upamiętniającej Trzy Tramwajarki.

■ Więcej informacji dla pasażerów MPK Poznań Sp. z o.o.

Dzięki wdrożeniu przez Zarząd Transportu Miejskiego w Poznaniu przy współpracy MPK Poznań Sp. z o.o. nowego rozwiązania, na Tablicach Informacji Pasażerskiej rozpoczęto

The overhaul of the historic DAF MB200 bus has been completed. Thanks to the conducted repairs, the bus could be used again, among others, for occasional journeys and on the tourist line. The Poznań MPK received DAF MB200 buses as a gift from the Dutch city of Utrecht in 1991. Until now, one bus with side number 1222, produced in 1982, has been preserved as a historical one.

■ Tourist lines - 2021 season

From Saturday, 15 May, historic trams and buses of MPK Poznań Sp. z o.o. started running on the streets of Poznań again. In the 2021 season, which lasts until 26 September inclusive, not only tram line 0 and bus line 100, which are well known to Poznań residents, but also bus line 102, to which the so-called „cucumber” was primarily directed, were launched.

■ Historic Line H – 2021 season

In the 2021 season, historic line H was launched for the first time (along the route between the Old Zoo and Wielkopolski Square and back from Wielkopolski Square to the Old Zoo), on which a Bergische Stahlindustrie Type I car with a Carl Weyer coupé was routed.

■ Competition for a poster on public transport

The University of Arts in Poznań (in cooperation with MPK Poznań Sp. z o.o.) announced a nationwide poster competition dedicated to the City, and more specifically to Poznań public transport. The competition was addressed to professional poster artists exclusively. The creators were invited to create works of art in response to the title slogan: “140 years of public transport in Poznań”. In the second half of November, the competition was closed.

■ Changes to traffic regulations and the „Look around and live” campaign

On 1 June, new traffic regulations came into force. According to these, a pedestrian entering a crossing has the right of way over a vehicle, but with the exception of a tram. MPK Poznań Sp. z o.o. kept the public informed about the new regulations and, at the same time, started to prepare an extensive information and education campaign, which included the production of three films (including – with monitoring footage from the vehicles), the preparation of a tram decal design, information leaflets, etc..

■ June 1956 - we remember!

On the 65th anniversary of the events, representatives of MPK Poznań Sp. z o.o. placed bouquets at the gate of the former depot on Gajowa Street and at the plaque commemorating the Three Tramway Workers.

■ More information for passengers of MPK Poznań Sp. z o.o.

wyświetlanie informacji dla pasażera o unieruchomieniu pojazdu lub jego opóźnieniu. Jeśli tramwaj lub autobus zatrzyma się na min. 5 minut, prowadzący pojazd może rozesłać na wszystkie TIP-y znajdujące się na trasie danej linii informację o przyczynie przestoju: „Wstrzymanie ruchu” lub „Korki uliczne”.

■ Bimbą po Poznaniu

MPK Poznań Sp. z o.o., z myślą o stronie Spółki na Facebooku, przygotowało serię filmów (6 sztuk) „Bimbą po Poznaniu”. Dzięki publikacjom widzowie mają możliwość obejrzenia interesujących zabytków i zakątków Poznania, o których historii opowiada przewodnik miejski.

■ Mam na imię Bimbola

W ramach promocji zadania „Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach” MPK Poznań Sp. z o.o. przygotowało 4 filmy edukacyjne dla dzieci. Przygotowane w atrakcyjnej formie spoty obejmują taką tematykę, jak: savoir-vivre w pojazdach, bezpieczeństwo w pojazdach (co wolno, a czego nie wolno robić), ekologia, dostępność – mowa m.in. o tym, do czego służy komunikacja miejska i dlaczego jest nam potrzebna

■ Nowe autobusy elektryczne na ulicach Poznania

Nowe autobusy z napędem elektrycznym (MPK Poznań Sp. z o.o. zakupiło 37 sztuk takich pojazdów) od początku kursowania na liniach komunikacyjnych wzbudziły zainteresowanie mieszkańców. Nowe autobusy zakupione zostały z myślą o obsłudze linii 145, 149, 163, 175, 176, 179, 190 i 193.

■ Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu

Wystawa nowoczesnych tramwajów i autobusów MPK Poznań Sp. z o.o., zwiedzanie zajezdni z pokładu tramwaju, znakowanie rowerów przez policjantów, konkursy dla młodszych i starszych – to tylko niektóre atrakcje festynu, który odbył się na terenie zajezdni Franowo w dniu 19 września.

■ 3 miejsce w Ogólnopolskim Rankingu Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej za rok 2021

PMPK Poznań Sp. z o.o. zajęło 3 miejsce w prestiżowym Ogólnopolskim Rankingu Przedsiębiorstw Komunikacji Miejskiej za rok 2021 organizowanym przez Dziennik Gazeta Prawna i magazyn Strefa Gospodarki. Ranking miał na celu pokazanie newralgicznych i ważnych w funkcjonowaniu lokalnych społeczności przedsiębiorstw obsługujących transport publiczny. Ocenie podlegały: udział w życiu lokalnych społeczności, polityka jakości i personalna, udział w pozyskiwaniu funduszy unijnych, kwestie finansowe i techniczne.

■ Katarzyny i wręczenie Złotych Wajch

Dwudziestu pracowników MPK Poznań Sp. z o.o. w dniu św. Katarzyny – czyli 25 listopada – otrzymało Złote Wajchy. To kie-

Owing to the implementation of a new solution by City Transportation Authorities in Poznań in cooperation with MPK Poznań Sp. z o.o., Passenger Information Boards began displaying information for passengers on vehicle immobilisation or delay. If a tram or bus stops for min. 5 minutes, the vehicle driver can send out information on the cause of the stoppage to all TIPs along the route of the line: “Traffic stoppage” or “Traffic jams”.

■ By Bimba around Poznań

MPK Poznań Sp. z o.o., with a view to the Company's Facebook page, prepared a series of films (6) entitled “Bimba po Poznaniu” [By Bimba Around Poznań]. Thanks to the publications, viewers have the opportunity to see interesting sights and corners of Poznań, whose history is told by a city guide.

■ My name is Bimbola

As part of the promotion of the task „Development of low-emission public transport in cities”, MPK Poznań Sp. z o.o. prepared four educational films for children. Prepared in an attractive form, the spots cover topics such as savoir-vivre in vehicles, safety in vehicles (what you can and cannot do), ecology, accessibility – including what public transport is for and why we need it.

■ New electric buses on the streets of Poznań

New electrically-powered buses (MPK Poznań Sp. z o.o. purchased 37 such vehicles) have attracted the interest of the city's residents from the very beginning of their operation on public transport routes. The new buses were purchased to serve lines 145, 149, 163, 175, 176, 179, 190 and 193.

■ European Sustainable Transport Week

An exhibition of modern trams and buses of MPK Poznań Sp. z o.o., a tour of the depot from aboard a tram, marking of bicycles by police officers, competitions for young and old – these are just some of the attractions of the festivities that took place at the Franowo depot on 19 September.

■ 3rd place in the National Ranking of Municipal Transport Companies for the year 2021

PMPK Poznań Sp. z o.o. was ranked 3rd in the prestigious National Ranking of Municipal Transport Companies for 2021 organised by Dziennik Gazeta Prawna and Strefa Gospodarki magazine. The aim of the ranking was to showcase companies operating public transport that are crucial and important in the functioning of local communities. The assessment included: participation in the life of local communities, quality and personnel policy, participation in the acquisition of EU funds, financial and technical issues.

■ St. Catherine's Day and presentation of Golden Levers awards

rowcy autobusów i motorniczowie, pracownicy Nadzoru Ruchu, Ośrodka Szkolenia Zawodowego, obsługi pracowników i zaplecza technicznego których łączy zaangażowanie w pracę oraz uznanie kolegów i przełożonych zgłaszających ich do konkursu.

▪ Betlejemskie Bimba

Betlejem Poznańskie odbywało się w 2021 roku w trzech lokalizacjach: na placu Wolności, przy Arenie oraz na rynku Łazarskim. W trzy weekendy (4-5, 11-12 i 18-19 grudnia) miejsca te „połączyła” Betlejemskie Bimba. Specjalnie ozdobiony, historyczny tramwaj 105N, kursował na trasie: Plac Wielkopolski - Roosevelta - Głogowska - Hetmańska - Reymonta - Grunwaldzka - Roosevelta - Fredry - plac Wielkopolski i dowoził pasażerów na kiermasze i wydarzenia przedświąteczne.

W weekend - 18 i 19 grudnia - MPK Poznań Sp. z o.o. udostępniło organizatorom Betlejem Poznańskiego historyczny autobus, który stał się atrakcją we wszystkich trzech lokalizacjach, w których odbywały się kiermasze przedświąteczne.

▪ Świąteczna Bimba

6 grudnia na poznańskie torowiska wyjechała Świąteczna Bimba. Udekorowany 750-cioma metrami łańcucha świetlnego i 7.500 lampek led'owych Moderus Beta. W dwie niedziele (12 i 19 grudnia) za sterami Świątecznej Bimby usiadł Gwiazdor w zielonym stroju, na pokładzie pojawiły się Elfy obdarowujące na przystankach pasażerów drobnymi prezentami. Nie byłoby to możliwe, gdyby nie współpraca MPK Poznań Sp. z o.o. i Galerii Pestka.

▪ Powstańcza bimba

Dzięki współpracy z Instytutem Poznańskim uruchomiona została Powstańcza bimba. Tramwaj oklejony grafiką nawiązującą do Powstania Wielkopolskiego wyruszył na poznańskie torowiska w dniu 27 grudnia (po wcześniejszej konferencji prasowej, połączonej z jego prezentacją). Tradycyjnie już, włączając się w obchody rocznicy wybuchu Powstania Wielkopolskiego, pojazdy MPK Poznań Sp. z o.o. zostały udekorowane biało-czerwonymi flagami, a o godz. 16.40 zatrzymały się na minutę.

▪ Poprawa stanu infrastruktury torowo-sieciowej i funkcjonowanie komunikacji miejskiej

MPK Poznań Sp. z o.o. na bieżąco informowało i włączało się w działania Miasta Poznania dotyczące informowania o prowadzonych inwestycjach i remontach zmierzających do poprawy stanu infrastruktury torowo-sieciowej, a także wprowadzanych zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, akcentując przy tym swoją rolę jako Operatora i wyjaśniając, jakie znaczenie mają zaplanowane prace dla funkcjonowania transportu publicznego oraz dla Pasażerów.

Twenty employees of MPK Poznań Sp. z o.o. received the Golden Levers awards on St. Catherine's Day - i.e. 25 November. These are bus drivers and motormen, employees of Traffic Supervision, the Vocational Training Centre, employee services and technical facilities, who are united by their commitment to work and the recognition of their colleagues and superiors who nominated them for the competition.

▪ Bethlehem Bimba

The Poznań Bethlehem took place in 2021 in three locations: on Wolności Square, at the Arena and on Łazarski Market Square. On three weekends (4-5, 11-12 and 18-19 December), these locations were 'connected' by the Bethlehem Bimba. A specially decorated, historic 105N tram, ran on the route: Wielkopolski Square - Roosevelta Street - Głogowska Street - Hetmańska Street - Reymonta Street - Grunwaldzka Street - Roosevelta Street - Fredry Street - Wielkopolski Square and took passengers to fairs and pre-Christmas events.

On the weekend of 18 and 19 December, MPK Poznań Sp. z o.o. provided the organisers of Poznań Bethlehem with a historic bus, which became an attraction in all three locations where pre-Christmas fairs were held.

▪ Christmas Bimba

On 6 December, the Christmas Bimba rolled out onto Poznań's tracks. Moderus Beta decorated with 750 metres of light chain and 7,500 LED lights. On two Sundays (12 and 19 December), a green-clad Father Christmas sat at the steering wheel of the Christmas Bimba, while Elves appeared on board to give small gifts to passengers at the stops. This would not have been possible if not for the cooperation of MPK Poznań Sp. z o.o. and Pestka Gallery.

▪ Insurgent Bimba

Thanks to the cooperation with the Poznań Institute, an Insurgent Bimba was launched. The tram, covered with graphics relating to the Wielkopolska Uprising, set out on Poznań tracks on 27 December (after a press conference held in conjunction with its presentation). Traditionally, joining in the celebrations of the anniversary of the outbreak of the Wielkopolska Uprising, the vehicles of MPK Poznań Sp. z o.o. were decorated with white and red flags and stopped for a minute at 4.40 p.m.

▪ Improvement of the track-network infrastructure and operation of public transport

MPK Poznań Sp. z o.o. continuously informed about and joined the activities of the City of Poznań concerning information on investments and repairs aimed at improving the state of the track-network infrastructure, as well as changes in the functioning of public transport, emphasising its role as the Operator and explaining the significance of the planned works for the functioning of public transport and for Passengers.



W 2021 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 a także uwarunkowania funkcjonowania Spółki wykonującej zadania publiczne jak i zobowiązania umowne oraz podejmowane działania przez Zarząd Spółki MPK Poznań mimo pandemii Covid-19, kontynuacja działalności nie jest zagrożona a 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 oraz dywidendy od Spółki zależnej Modertrans Poznań sp. z o.o., co zapewni utrzymanie płynności finansowej.

Zarząd Spółki uznaje rok 2021, 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 2021 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 korzystała 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 2021 roku Spółka wywiązywała się ze wszystkich zobowiązań wobec budżetu, Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i kontrahentów.

W 2022 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 kolejnego taboru na liniach w Poznaniu.

In 2021, the Management Board made all efforts to minimise the negative effects of the pandemic and ensuring 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 Company's ability to continue its operations as a going concern are not put at risk and the financial situation is stable.

The financial support obtained as a result of the funds offered by 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 its financial liquidity.

In connection with the Covid-19 pandemic, the Management Board of the Company considers the year 2021 to be a difficult period for the functioning of the public transport. However, despite the adversity, measures were taken to improve the quality of the services provided. Strategic objectives were achieved. The year 2021 was also marked by the accomplishment of objectives of the Public Transport Services Agreement 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 Authorities, 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 2021, the Company fulfilled all its obligations in relation to the budget, Social Security Institution and contractors.

In 2022, 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 another fleet on lines in Poznań.

Członek Zarządu

Jerzy Zaliwowski

Członek Zarządu

Marek Grzybowski

Prezes Zarządu

Krzysztof Dostatni



Sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta z badania
dla Zgromadzenia Wspólników i Rady Nadzorczej Miejskiego
Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu Sp z o.o.

Opinia

Przeprowadziliśmy badanie rocznego sprawozdania finansowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu spółka z ograniczoną odpowiedzialnością („Spółka”), które składa się z wprowadzenia do sprawozdania finansowego, bilansu sporządzonego na dzień 31 grudnia 2021 roku oraz rachunku zysków i strat, zestawienia zmian w kapitale własnym, rachunku przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 1 stycznia do 31 grudnia 2021 roku oraz dodatkowych informacji i objaśnień („sprawozdanie finansowe”).

Naszym zdaniem, załączone sprawozdanie finansowe:

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

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 roku w sprawie krajowych standardów badania oraz innych dokumentów, z późn. zm. („KSB”), a także stosownie do ustawy z dnia 11 maja 2017 roku o biegłych rewidentach, firmach audytorskich oraz nadzorze publicznym („Ustawa o biegłych rewidentach” – t.j. Dz.U. z 2020 roku poz. 1415 z późn. zm.). 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 roku w sprawie zasad etyki zawodowej biegłych rewidentów, z

The independent auditor’s report on the audit for the Meeting of Shareholders and the Supervisory Council of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp z o.o.

Opinion

We have audited the annual financial statements of Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (“Company”), which comprise the introduction to the financial statements, the balance sheet prepared as of 31 December 2021 and the profit and loss account, the statement of changes in equity, the cash flow statement for the financial year from 1 January to 31 December 2021 and the additional information and comments (“financial statements”).

In our opinion, the attached financial statements:

- present a true and fair view of the Company’s economic and financial position as at 31 December 2021 and of its financial performance and its cash flows for the financial year ended on that day in accordance with the applicable provisions of the Accounting Act of 29 September 1994 (“Accounting Act – consolidated text of the Journal of Laws of 2021, item 217 as amended) 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;
- were drawn up on the basis of the properly kept accounting books in accordance with the regulations included in chapter 2 of the Accounting Act.

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). 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, as amended, and other ethical requirements which apply to

późn. zm., 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.

Inna sprawa

Sprawozdanie finansowe Spółki za rok zakończony 31 grudnia 2020 roku zostało zbadane przez działającego w imieniu innej firmy audytorskiej biegłego rewidenta, który wyraził opinię bez zastrzeżeń na temat tego sprawozdania w dniu 14 maja 2021 roku.

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 z obowiązującymi Spółkę przepisami prawa i statutem, 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.

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

Other matters

The Company's financial statements for the year ended on 31 December 2020 were audited by an auditor acting on behalf of another audit firm, who expressed an unqualified opinion on those statements on 14 May 2021.

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 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 either intends to liquidate the Company or to 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 meets 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.

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. 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.

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

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 błędu, ponieważ oszustwo może dotyczyć zmywu, 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;

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 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.

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.

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 Manage-

- wyciągamy wniosek 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.

Inne informacje, w tym sprawozdanie z działalności

Na inne informacje składa się sprawozdanie z działalności Spółki za rok obrotowy zakończony 31 grudnia 2021 roku („Sprawozdanie 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.

ment 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 until 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 of the financial statements, including disclosures and whether the financial statements present transactions and events being their basis in a manner that ensures fair presentation.

Other information including report on Company operations

Other information includes the Management Report on the Company's Operations for the financial year from 1 January to 31 December 2021 ("Management Report on the Company's 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 the Company's Operations in accordance with the legal regulations.

The Management Board of the Company and members of the Supervisory Council are obliged to make sure that the Management Report on the Company's Operations meets the requirements stipulated 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 otherwise appears materially misstated. 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.

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.

Kluczowymi biegłymi rewidentami odpowiedzialnymi za badanie, którego rezultatem jest niniejsze sprawozdanie niezależnego biegłego rewidenta, są Małgorzata Wojtyła i Andrzej Jewartowski działający w imieniu MB AUDYT sp. z o. o. z siedzibą w Poznaniu wpisanej na listę firm audytorskich pod numerem 3850, w imieniu której kluczowi biegli rewidenci zbadali sprawozdanie finansowe.

Opinion on the Management Report on the Company 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 Operations.

The key auditors responsible for the audit that resulted in this independent auditor's report are Małgorzata Wojtyła and Andrzej Jewartowski acting on behalf of MB AUDYT sp. z o. o., based in Poznań, entered in the list of auditing firms under number 3850, on behalf of which the key auditors audited the financial statements.

Małgorzata Wojtyła,
numer w rejestrze 9681

Andrzej Jewartowski,
numer w rejestrze 11463

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2022-05-11 21:30

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym - 2022-05-11 20:15

MB AUDYT sp. z o.o.
61-369 Poznań, ul. Wagrowska 2, www.mbaudyt.pl, biuro@mbaudyt.pl
firma audytorska wpisana na listę firm audytorskich pod numerem 3850
Sąd Rejonowy Poznań-Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu VIII Wydział Gospodarczy KRS
KRS 0000463814, NIP 782-25-61-248, kapitał zakładowy 36.650,00 zł

Poznań, dnia 11 maja 2022 roku



MPK Poznań Sp. z o.o.

ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań
www.mpk.poznan.pl
NIP: 777-00-05-132